



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 64]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 15, 2009/चैत्र 25, 1931

No. 64]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 15, 2009/CHAITRA 25, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 अप्रैल, 2009

सं. टीएएमपी/9/2007-वीएसपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, विशाखापत्तनम पत्तन न्याय में अपने टर्मिनल के लिए इसके दरमान के संशोधन हेतु विज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अरविन्द कुमार, सदस्य

[विज्ञापन III/4/143/08-असा.]

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/9/2007-वीएसपीएल

विज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

...आवेदक

आदेश

(मार्च, 2009 के 27वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अपने टर्मिनल के लिए इसके दरमान के संशोधन हेतु विज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. विज्ञापन सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) का दरमान प्रारंभ में इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित आदेश दिनांक 15 मार्च, 2005 द्वारा निर्धारित किया गया था।

2.2. जरूरी संशोधन के पश्चात लागत विवरण ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए ₹ 18.26 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया था। प्रतिशत रूप में यह वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रचालन आय का औसत 58 प्रतिशत था। जब पहले वर्ष के असामान्य घाटे को अलग किया गया था तो समग्र लागत स्थिति में प्रचालक द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर का औसतन 4 प्रतिशत घाटा दर्शाया था। उसके मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने प्रचालक द्वारा यथा प्रस्तावित दरमान अनुमोदित किया था।

2.3. दरमान की वैधता प्रारंभ में भारत के राजपत्र में आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से दो वर्षों की अवधि अर्थात् 15 अप्रैल 2007 तक निर्धारित की गई थी, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा कई बार विस्तारित किया गया था। इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 17 दिसम्बर, 2008 द्वारा मौजूदा दरमान की वैधता अदधि को 31 मार्च, 2009 तक अथवा इसके प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया था।

3.1. वीएसपीएल द्वारा प्रारंभ में दाखिल प्रस्ताव दिनांक 1 फरवरी, 2007 पर वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ सामान्य विचार-विमर्श किया गया था। वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रारंभिक प्रस्ताव पर किन्हीं उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। संयुक्त सुनवाई 12 जून, 2007 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को टांकने का अनुरोध किया था क्योंकि वह प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में संशोधन करने की कार्यवाही कर रहा था।

3.2. वीएसपीएल ने, तदनुसार, 30 जून, 2007 को संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु और वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन नीचे दिए गए हैं:-

- (i). 30 वर्षों की लाइसेंस करार अवधि 28 नवम्बर, 2001 से शुरू हुई और टर्मिनल ने अपने व्यावसायिक प्रचालन 24 जुलाई 2004 को शुरू किए थे।
- (ii). प्रस्तावित मौजूदा दरमान और अनुमानित राजस्व कम्पनी को इतनी समर्थता भी प्रदान नहीं करता है कि वे लाइसेंस अदधि के 10वें वर्ष की समाप्ति पर ब्रेक-इवन-प्वाइंट पर भी पहुंच सकें।
- (iii). विषयगतों में से एक यह है कि वीएसपीएल के पास समेकित स्थान है और परिणामी थुपुट केवल 5 से 6 एमटीपीए है।
- (iv). यथायातः

- (क). बर्थ ईक्व्यू-6 जुलाई, 2004 में प्रचालन में आया और बर्थ ईक्व्यू-9 सितम्बर, 2005 से प्रचालन में आया।
- (ख). बर्थ सं. ईक्व्यू-8 पर बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) का संस्थापन 2 वर्षों के लिए किया गया था। परिणामस्वरूप, इससे बर्थ सं. ईक्व्यू-8 में कार्गो प्रहस्तन की उपयोगिता कम हुई। परिणामस्वरूप, वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक कार्गो प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में दिए गए अनुमानों से कम हैं।

(मिलियन मीट्रिक टनों में)		
वर्ष	कार्गो (15 मार्च, 2005 के टीएमपी आदेश में यथा सुविचारित)	वास्तविक प्रहस्तित कार्गो
2004-05	1.06 (8 महीनों के लिए)	0.83 (9 महीनों के लिए)
2005-06	4.20	1.59
2006-07	5.24	2.37

- (ग). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) जनवरी 2007 में शुरू हुई थी। बीएमएचएस में शामिल हैं - हारबर मोबाइल क्रेन, मोबाइल होपरों से जुड़े कन्वेयर, स्टैकर-सह-रिकलेमर, नमूना प्रणाली जैसी सहयोगी प्रणाली के साथ दैगन लोडर, धूल निवारण प्रणाली, चालित भारतोलन प्रणाली आदि।

बीएमएचएस में पोत से कार्गो की प्राप्ति से रेल/सड़क लदाई प्रचालनों के माध्यम से कार्गो के प्रेषण तक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित टर्मिनल सेवाओं (आईटीएस) का प्रावधान करेगा।

(घ). बर्थ सं. ईक्यू-8 और जुड़ा हुआ समेकित बीएमएचएस कोयला/कोक के लिए समेकित टर्मिनल सेवाएं (आईटीएस) प्रदान करने के लिए विशेष रूप से उपयोग किया जाएगा।

बर्थ सं. ईक्यू-9 परंपरागत तरीके से बल्क/गैर-बल्क/सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाएगा।

(ड). ईक्यू-8 और ईक्यू-9 दोनों बर्थ 14 मीटर तक के डुबाव वाले पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित और निर्मित किए गए हैं। इन पोतों के प्रहस्तन को आसान बनाने के लिए प्रवेश चैनल, बर्थ के समीप और अन्य समीपवर्ती क्षेत्रों को गहरा करने का कार्य प्रगति पर है और मार्च, 2009 तक पूरा किया जाना है।

(च). उपर्युक्त सुविधाओं से कार्गो की मात्रा वर्ष 2006-07 में 2.37 एमएमटी से वर्ष 2007-08 में 4.80 एमएमटी होने की संभावना है। अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात प्रासंगिक पिछले वर्षों के यातायात अनुमानों में 5 प्रतिशत तक वृद्धि होने का अनुमान है।

(छ). तदनुसार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित कार्गो की मात्रा नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-  
(एमएमटी में)

वर्ष	अनुमानित कार्गो
2007-08	4.80
2008-09	5.04
2009-10	5.29

(व). लागत विवरण में सुविचारित 31 मार्च 2007 को अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड रु० 27092.35 लाख (वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित रु० 27098.55 लाख) है। वीएसपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु० 5501.94 लाख का संवर्धन प्रस्तावित किया है जिसमें शामिल है - संयंत्र और मशीनरी में रु० 500 लाख, फर्नीचर और जुड़नार में रु० 1 लाख, निकर्षण पर रु० 4994.94 लाख और कंप्यूटरों तथा कार्यालय उपकरण पर रु० 6 लाख। तदनुसार, 31 मार्च, 2008 को लागत विवरण में वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड रु० 31336.21 लाख है।

इसने वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं।

(vi). टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2005-06 के लिए 4.5 मीट्रिक मिलियन टन (एमएमटी) प्रतिवर्ष, वर्ष 2006-07 में 5.4 एमएमटी निर्धारित की है जिसके परिसंपत्ति प्रखंड में प्रस्तावित संशोधनों से वर्ष 2007-08 से 6.7 एमएमटी प्रतिवर्ष होने की संभावना है।

(vii). व्यय:

(क) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर तथा अनुरक्षण लेबर आउटसोर्स की गई सेवाओं के ठेकेदारों के साथ हुए करार के आधार पर अनुमानित की गई है।

(ख). वीएसपीएल ने लागत रूप में इसके द्वारा वीपीटी को देय पूर्ण राजस्व हिस्से (अर्थात् घाटशुल्क तथा बर्थ किराये से राजस्व का 17.111 प्रतिशत) का दावा किया है।

(ग). 30 जून, 2007 को प्रचालक द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क पर समग्र लागत स्थिति प्रचालन आय का औसतन 90 प्रतिशत घाटा अर्थात् वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए रु० 142 करोड़ दर्शाया था।

(viii). प्रस्ताव:

(क). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) के अधीन प्रदत्त सेवाओं के लिए नया प्रशुल्क नीचे दिए गए अनुसार शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है:-

मद सं.	विवरण	प्रभार प्रति टन (रु० में)
1.	104 एमटी हारबर मोबाइल क्रैनो से कार्गो की उतरवाई	64.00
2.	1200 टीपीएच मोबाइल होपर्स -- 2 सं. ट्रक लदाई के लिए बैल्ट फीडरों और टेलीस्कोपिक स्पोन्डर के साथ।	13.00
3.	कन्टेनर और स्टैकर्स -- 2 सं. 1800 टीपीएच की दर से स्टेकिंग के लिए	57.00
4.	1050 टीपीएच की दर से रिक्लेमिंग और पैगन लदाई	38.00
5.	चलायमान इलैक्ट्रॉनिक भारतोलग	2.00
6.	नमूना प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएं -- समतलीकरण, लेवल लगाना और फोटोग्राफी	10.00
	<b>जोड़:</b>	<b>189.00</b>

रु० 180 प्रति टन को समेकित दर प्रस्तावित की गई है यदि इस अनुसूची में उल्लिखित सभी मदों को शामिल करते हुए समेकित टर्मिनल सेवाएं उपयोक्ता द्वारा प्राप्त की जाती हैं।

- (क) मौजूदा एकल स्लैब के स्थान पर 30000 जीआरटी तक के पोतों और 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए दो टिप्पों में प्रस्तावित बर्थ किराया। प्रस्तावित बर्थ किराया 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 42 प्रतिशत अधिक है और 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।
- (ख) अधिकांश वस्तुओं पर घाटशुल्क दर 3 प्रतिशत से 26 प्रतिशत की सीमा में कम किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (घ) नौभरण प्रभारों में पेंट कोक, केलसिनाइड पेंट कोक, चूना पत्थर के मामले में 9.7 प्रतिशत तक, कोकिंग कोयले में 15 प्रतिशत, लौह अयस्क के प्रहरतन में 6.6 प्रतिशत, ग्रेनाइट में 33 प्रतिशत और फेल्डसफर के मामले में 11 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। चारकोल, ताप/नाथ कोयला, इल्यूमिनेटड रेत, खाद्यान्नों, स्लैग, स्क्रैप, कच्ची चीनी और अनुसूची में सूचीबद्ध नहीं किए गए अन्य कार्गो के लिए नौभरण प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।
- (ङ.) नई घाटशुल्क दर और नौभरण प्रभार कच्चे तेल, पैट्रोलेियम उत्पादों (एलपीजी को छोड़कर) और आरबीडी पाम तेल, अथवा बायो-डीजल के लिए कच्चे मामले सहित कोई अन्य द्रव कार्गो के लिए प्रस्तावित किया गया है। लिफ्टर और सीमेंट क्लैंकर जोकि प्रचलित दरमान में शामिल नहीं हैं, के लिए भी नई नौभरण दर प्रस्तावित की गई है।
- (च) भंडारण प्रभार की वसूली की इकाई मौजूदा क्षेत्र आधार से टनवार आधार में बदले जाने का प्रस्ताव किया गया है। भंडारण प्रभार रु० 138 प्रति सप्ताह प्रति 100 वर्ग मीटर की मौजूदा दर के स्थान पर प्रथम पखवाड़े के लिए रु० 6 प्रति मीट्रिक टन और दूसरे पखवाड़े से आगे के लिए रु० 9 प्रति मीट्रिक टन प्रस्तावित किया गया है। दीएसपीएल ने इस प्रशुल्क मद में प्रस्तावित बदलाव से वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए रु० 2.19 करोड़ की अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया है।
- (छ) धूल निवारण प्रभार सभी बल्क कार्गो पर रु० 1.41 प्रति टन की मौजूदा दर के स्थान पर शुष्क बल्क और बेक-बल्क के लिए अलग-से क्रमशः रु० 1.50 प्रति टन और रु० 0.50 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।
- (ज) इसने 80 टन और 120 टन इलैक्ट्रॉनिक काँटे के लिए भारतोलग प्रभारों के लिए नया प्रशुल्क क्रमशः रु० 3/- प्रति टन और रु० 5/- प्रति टन शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां वीएसपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। वीएसपीएल ने वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

4.2. विशाखापत्तनम कस्टम क्लियरिंग एजेंट्स असोसिएशन, विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन और विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स असोसिएशन ने वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रस्ताव पर 1 जून, 2007 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान संयुक्त अभ्यावेदन दाखिल किया था।

5.1. वीपीटी ने वीएसपीएल द्वारा दिए गए क्रेन किराया प्रभार को बर्थ किराया प्रभार में जोड़ने का अनुरोध किया है। वीपीटी द्वारा किए गए निवेदन वीएसपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किए गए थे। वीपीटी की टिप्पणियों और उसपर वीएसपीएल की टिप्पणियों का सार नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	वीपीटी की टिप्पणियाँ	वीएसपीएल की टिप्पणियाँ
(i).	<p>लाइसेंस करार के अनुसार, वीएसएल को परियोजना से अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत का राजस्व हिस्सा वीपीटी को अदा करना होगा। सकल राजस्व बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभारों को जोड़ है। बर्थ किराये और घाट क्रेनों के लिए पृथक प्रभारों के निर्धारण के परिणामस्वरूप, क्रेन प्रभारों पर राजस्व हिस्सा प्राप्त करने से वंचित किया जा रहा है।</p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.5.2 विनिर्दिष्ट करता है कि समेकित बर्थ किराया प्रभार में (विशेष प्रयोजन क्रेनों/प्रहस्तन प्रणालियों से इतर) घाट क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार शामिल होंगे। वीएसपीएल द्वारा निर्मित दो बीओटी बर्थ हारबर मोबाइल क्रेन से सज्जित हैं जोकि कुछ नहीं हैं परंतु घाट क्रेनें हैं। वे वही कार्य करते हैं जो घाट क्रेनें करती हैं। इसलिए, एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रेन अथवा प्रहस्तन प्रणाली नहीं माना जा सकता। अतः इसने क्रेन प्रभारों को बर्थ किराया प्रभारों में जोड़ने अथवा वैकल्पिकतः वीएसपीएल को यह निदेश देने का अनुरोध किया है कि क्रेन-शुल्क घटक पर भी राजस्व हिस्सा अदा किया जाए।</p>	<p>(क). वीपीटी का दावा न तो वीपीटी और वीएसएल के बीच हुए लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर, 2001 की भावना के अनुरूप है और न ही 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुपालन में है।</p> <p>(ख). यह निवेदन किया गया है कि क्रेन-शुल्क वीपीटी में केवल कुछ बर्थों के लिए बर्थ किराये में जोड़ा गया है। व्यापार जोकि अभी तक केवल तभी क्रेन-शुल्क घटक के लिए भुगतान करता रहा है जब उसने क्रेन सुविधा प्राप्त की हो, को क्रेन-शुल्क घटक अदा करना होगा भले ही वे यह सुविधा प्राप्त करें अथवा नहीं।</p> <p>(ग). इस टर्मिनल में दिए गए अभियांत्रिक कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में, इसने परंपरागत रेल माउंटेड ग्रेब अनलोडरों के स्थान पर बल्क सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के अभिन्न हिस्से के रूप में टायर माउंटेड हारबर मोबाइल क्रेनों का प्रस्ताव किया है। एचएमसी विशेष प्रयोजन क्रेनें हैं। अतः ये क्रेनें परंपरागत सामान्य कार्गो बर्थों पर संस्थापित परंपरागत घाट क्रेनों से तुलनीय नहीं हैं। इस प्रकार इन क्रेनों के प्रभार बर्थ किराये का हिस्सा नहीं होने चाहिए।</p>
(ii).	<p>वीपीटी के बर्थ संख्या ईक्यू 1 और ईक्यू 7 पत्तन के क्रेन बर्थ हैं। एक बार जब एजेंट/व्यापार इन बर्थों में से किसी पर प्रचालन करता है तो उसे तदनुसार क्रेन बर्थों पर लागू बर्थ किराया प्रभार अदा करने के अलावा कोई विकल्प नहीं होगा। इसी तरीके से, चूंकि वीसीपीएल बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 घाट क्रेनों से सज्जित हैं, इसलिए क्रेन प्रभारों सहित समेकित बर्थ किराया प्रभार अवश्य अधिसूचित किए जाने चाहिए ताकि वीपीटी और वीएसपीएल के क्रेन बर्थों के बीच अन्तर हो और वीएसपीएल को अनावश्यक लाभ नहीं दिया जाए। यदि वीएसपीएल गैर-क्रेन बर्थ से व्यापार</p>	<p>वीपीटी के आंतरिक हारबर में 15 बर्थ हैं। व्यापार/उपयोक्ता को यह विकल्प होगा वह क्रेन सुविधा के साथ अथवा उसके बिना बर्थ प्राप्त करें और उचित बर्थ किराया अदा करें अर्थात् वीपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार क्रेन के अलावा अथवा क्रेन सहित। तथापि, इसके टर्मिनल पर सीमित बर्थों के मद्देनजर और व्यापार/उपयोक्ता को समान सुविधा प्रदान करने के लिए, बर्थ किराये और क्रेन-शुल्क के घटक वीपीटी के दरमान में अलग-से निर्धारित/प्रस्तावित किए गए हैं।</p>

का विकल्प देने की इच्छा करता है तो उन्हें अपने बर्थों में से किसी एक बर्थ पर घाट क्रेन उपलब्ध नहीं करवानी होगी।	
---	--

5.2. इस मुद्दे के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने वीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण भी माँगे थे। वीपीटी ने अपना प्रतिसाद भेजा है। इस संबंध में, हमारे प्रश्नों और वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण का सार नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	वीपीटी से माँगे गए स्पष्टीकरण	वीपीटी की टिप्पणियाँ
(i).	उपयोक्ताओं को यह विकल्प है कि हारबर मोबाइल क्रेन का उपयोग किया जाए अथवा जलयान का गियर तैनात किया जाए। वीपीटी कारण स्पष्ट करें कि उन्हें ऐसा क्यों लगता है कि हारबर मोबाइल क्रेनों को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.2 में उल्लिखित 'विशेष प्रयोजन क्रेनों' के रूप में नहीं लिया जा सकता।	<p>(क). वीएसपीएल द्वारा बीओटी आधार पर निर्मित बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 सामान्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ है। इस प्रकार, इन बर्थों पर उपलब्ध करवाई गई क्रेनों के लिए पृथक प्रभारों पर विचार करना प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।</p> <p>(ख). लाइसेंस करार के अनुसार, वीएसएल को अन्य उपस्कर उपलब्ध करवाने के अलावा 2 संख्या ग्रैब टायर अनलोडर और एक जलयान लोडर प्राप्त करना होगा। वीएसएल ने अपनी प्रचालनात्मक योजना में निर्दिष्ट किया था कि वह पूर्णतः अभियंत्रित साधनों और समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन होगा। एलए उपस्कर के संस्थापन सहित बर्थों का निर्माण परिकल्पित करता है। इस प्रकार, एलए को अंतिम रूप देते समय, इसने विचार किया था कि बर्थ किराया प्रभारों में पद्धति और प्रचलित लागू प्रशुल्क प्रणाली के अनुसार घाटों के समीप संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के लिए प्रभार शामिल होंगे।</p> <p>प्रचलित पद्धति और प्रशुल्क प्रणाली के विपरीत, टीएमपी ने सम्मिलित बर्थ किराया प्रभारों की बजाय उपलब्ध करवाए गए उक्त उपस्कर के लिए वीएसपीएल को पृथक प्रभारों की अनुमति प्रदान की है और वीपीटी बीओटी करार प्रक्रिया के दौरान यथा मूलतः शामिल उसपर रॉयल्टी का अपना हिस्सा वसूल करने के लिए वंचित है। अतः बर्थ किराया प्रभाग में उपस्कर के उपयोग के प्रभार भी शामिल हैं।</p> <p>(ग). वीएसपीएल ने 2 एचएमसी प्राप्त और संस्थापित किए हैं, जोकि नहीं हैं परंतु एलए में यथा परिकल्पित जलयान अनलोडर/लोडर। वे उसी प्रकार निष्पादन करते हैं जैसे घाट क्रेन। अतः एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रेन अथवा प्रहस्तन प्रणाली के रूप में नहीं माना जा सकता। तथापि, यदि टीएमपी एचएमसी के लिए पृथक प्रभारों को जारी रखना चाहता है तो वीपीटी को हारबर क्रेन प्रभारों पर भी राजस्व हिस्से की अनुमति दी जाए।</p>
(ii).	विशाखापत्तनम पत्तन में प्रचालन करने वाला अन्य कंटेनर टर्मिनल (अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड), घाट क्रेन द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार वसूल करता है। क्रेन प्रभारों को केवल इस कारण से बर्थ किराया प्रभारों में नहीं जोड़ा गया है क्योंकि बर्थ किराया और कंटेनर प्रभार पृथक एजेंसियों द्वारा वसूल किए जाते हैं परंतु ऐसी क्रेनों को विशेष प्रयोजन क्रेन के रूप में माने जाने का कारण भी है।	वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल कंटेनर प्रहस्तन के लिए है न कि सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए। कंटेनर टर्मिनल में दी गई गैन्ट्री क्रेन की वीएसपीएल के बहुउद्देशीय बर्थों पर उपलब्ध क्रेनों से तुलना नहीं की जा सकती। वीसीटीपीएल के मामले में, रॉयल्टी प्रति टीईयू आधार पर देय है। वीपीटी से संबंधित बर्थ और पत्तन प्रत्यक्षतः बर्थ किराया प्रभार वसूल करते हैं।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीएसपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीएसपीएल से संशोधित प्रस्ताव पर भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीएसपीएल ने संशोधित लागत विवरण के साथ अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीएसपीएल द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीएसपीएल से प्राप्त जवाब
1.	प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव विज्ञापन सीपोर्ट लिमिटेड के नाम से दाखिल किया गया था जबकि मौजूदा प्रस्ताव विज्ञापन सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के नाम से दाखिल किया गया है। कृपया कम्पनी के नाम में बदलाव के प्रमाणपत्र और लाइसेंस करार में किए गए संशोधनों की प्रतियां भेजें।	इसने रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज़, हैदराबाद, आंध्र प्रदेश द्वारा जारी किए गए कम्पनी के नाम में परिवर्तन प्रमाणपत्र दिनांक 24 मार्च, 2004 की प्रति भेजी है।
2.	तत्संबंधित वार्षिक लेखों के साथ समेकित लागत विवरणों में निर्दिष्ट किए गए निवल अधिशेष/घाटे का मिलान करते हुए वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए मिलान विवरण भेजें।	टीएमपी द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार, वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए मिलान विवरण भेजा है।
3.	यातायात:	
	(i). वैयक्तिक कार्गो मर्दों के यातायात का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा यातायात में अनुमानित सामान्य बढ़ोतरी के संदर्भ में अनुवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित 5 प्रतिशत की यातायात वृद्धि का औचित्य बताएं।	(क). विशाखापत्तनम पत्तन में कार्गो थ्रुपुट में पिछले पांच वर्षों में वृद्धि 5 प्रतिशत रही है। थ्रुपुट में वृद्धि मुख्यतः बल्क कार्गो विशेषतः कोयले के कारण है। यह समर्पित कोकिंग कोयला टर्मिनल का विकास करने की अपनी योजना है। इस दिशा में, इसने बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) पर भारी निवेश किया है जोकि 0.8 घनत्व के बल्क कार्गो का प्रहस्तन कर सकता है।  (ख). इसने (13 मीटर के आगमन डुबाव तक वाले) गहरे डुबाव वाले पोतों की बर्थिंग को सुविधाजनक बनाने के लिए विशाखापत्तनम पत्तन के नेविगेबल जल-मार्गों के डुबाव को बढ़ाने के लिए चल रहे निकर्षण कार्य पर भी भारी निवेश किया है।  (ग). मार्च, 2007 से पेनामेक्स वाले वीएसपीएल के साथ, पेनामेक्स पोतों द्वारा वहनित मुख्य घटक के नाते कोकिंग कोयला आयातकों के लिए स्वाभाविक रूप से चयनित गंतव्य होगा।  (घ). उपर्युक्त कारणों से, इसने अनुमान लगाया है कि कार्गो थ्रुपुट मुख्यतः कोकिंग कोयला होगा और इसका प्रयास वीपीटी सुविधाओं के अनुपूरक होगा।  (ड). जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए 5 प्रतिशत यातायात वृद्धि पर विचार किया गया है।
	(ii). पोत यातायात के सापेक्ष कार्गो यातायात में अनुमानित वृद्धि में भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	चरण 1 में वीपीटी द्वारा और चरण 2 में वीएसपीएल द्वारा किए गए गहरा करने के कार्य के पूरा होने के साथ, पत्तन पर आने वाले पोत का आकार स्वाभाविक रूप से बढ़ जाएगा परिणामस्वरूप, बड़े हुए थ्रुपुट के बावजूद पोतों की संख्या में उत्साहजनक बदलाव नहीं आया है। टर्मिनल पर आने की संभावना वाले पोतों की संख्या के निर्धारण के समय इस पहलू पर भी विचार किया गया है।
4.	क्षमता:	
	(i). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में वर्ष 2005-06 के लिए टर्मिनल की क्षमता 6.0 मिलियन मीट्रिक टन निर्धारित की गई थी। मौजूदा प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2005-06 के लिए 4.50 एमएमटी प्रतिवर्ष पर टर्मिनल की क्षमता पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।	प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में वर्ष 2005-06 के लिए टर्मिनल की क्षमता यह अनुमान लगाते हुए 6.0 एमएमटी निर्धारित की गई थी कि ईक्यू-8 और ईक्यू-9 उस समय तक तैयार हो जाएगा। परंतु, चूंकि ईक्यू-9 केवल सितम्बर, 2005 से प्रचालन में आया, इसलिए टर्मिनल की क्षमता 4.5 एमएमटी (पूर्ण वर्ष के लिए ईक्यू-8 बर्थ हेतु 2.70 एमएमटी और आधे वर्ष के लिए ईक्यू-9 हेतु 1.80 एमएमटी) पुनर्निर्धारित की गई है।
	(ii). (क). इन वर्षों के दौरान विशेष रूप से बीएमएचएस और अर्जित किए जाने की संभावना वाले उत्पादकता सुधारों के लिए किए जाने हेतु प्रस्तावित पूंजी निवेश पर विचार करते हुए वर्ष	(क). इसने अपने टर्मिनल की निम्न क्षमता भेजी है:  (1). बर्थ क्षमता (परंपरागत पद्धति के अनुसार):

2005-06 से 2009-10 के लिए अमला अनुमानन का विवरण परिकलन भेजें।

(ख). हाईवेज की क्षमता पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, बर्थ अभिग्रहणता 70 प्रतिशत / 75 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, प्रचालन दिवसों की संख्या 365 दिनों से कम कर 331 दिनों की गई है। अतः बीएमएस से अनुरोध है कि वह यह सुनिश्चित करे कि दया बर्थ अभिग्रहण दर टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को प्रभावित नहीं करती है।

औसत जनरल दर	12000 मीटर
दिनों की सं. (प्रतिमानन के अनुसार)	330 दिन
बर्थ अभिग्रहणता दर	70%
अभिग्रहीत बर्थ दिनों की सं.	231 दिन
क्षमता $(12000 \times 231 \text{ दिन})$	2.70 एमएमटी

(2). बीएमएस प्रणाली क्षमता निम्नलिखित निर्धारित की गई है:

1 रैक = $58 \times 58$	3364 मीटर
वेगन लोडिंग की अनिकल्पित क्षमता	1050 पीएच
कुशलता कारक	75%
वेगन लोडिंग की क्षमता (घण्टे)	780 टीपीएच
लिए गए घंटों की कुल सं. $(3364 \times 780)$	4.31 घंटे
स्थापन, ट्रेनिंग और वनरों के लिए लिया गया समय	1.69 घंटे
सुविचारित घंटों की कुल सं.	6 घंटे
रैकों की सं. प्रतिदिन $(24.6)$	4 रैक
प्रचालन दिवसों की सं.	330 दिन
कुल क्षमता $(330 \times 4 \times 3364)$ प्रतिदिन	4.0 एमएमटी

उपर्युक्त आधार पर संशोधित क्षमता विवरणों में वर्ष-वार क्षमता वर्ष 2005-06 में 4.6 एमएमटी (अर्थात् ईक्यू 8 - 2.70 एमएमटी + ईक्यू 9 - 1.80 एमएमटी), वर्ष 2006-07 में 5.4 एमएमटी (अर्थात् ईक्यू 8 - 2.7 एमएमटी + ईक्यू 9 - 2.70 एमएमटी) और 2007-08 से आगे 6.40 एमएमटी (अर्थात् ईक्यू 8 - 4 एमएमटी + ईक्यू 9 - 2.70 एमएमटी) अधुनातित की गई है।

(ख). मौसम आदि के कारण घात राइड अनुरक्षण, अनुरक्षण निकर्षण और डाउन टाइम के दौरान प्रचालन के लिए बर्थ उपलब्ध नहीं है। अतः बर्थ अभिग्रहणता पर पहुंचने के लिए ऐसी अवधि को अलग रखा गया है। 70 प्रतिशत की उच्चतर बर्थ अभिग्रहणता तब परिगणित की गई है जबकि इसके पास केवल दो बर्थ हैं। बर्थ का साथ जुड़े बीएमएस की प्रणाली कुशलता 75 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।

5. आय अनुमानन

(1). फार्म 2 की में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए दी गई वार्षिक आय के आधार पर वसूल किया गया औसत प्रति टन घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रमाण वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रत्येक कार्गो पर 38 लिए अनुमानित औसत प्रति टन प्रहस्तन और घाटशुल्क जम्मी से बहुत भिन्न पाया गया है। उदाहरणार्थ - लौह अयस्क की औसत घाटशुल्क और प्रहस्तन दर वर्ष 2005-06 में ₹0 50.27 पीएमटी और 2006-07 में ₹0 54.70 पीएमटी है जबकि भविष्य के लिए अनुमान अन्य कार्गो के लिए औसत घाटशुल्क ₹0 81/- पीएमटी और औसत घाटशुल्क तथा प्रहस्तन दर वर्ष 2005-06 में ₹0 194.35 पीएमटी और 2006-07 में ₹0 269.32 पीएमटी के स्तर पर वराली है जबकि भविष्य के लिए अनुमान ₹0 99.54 पीएमटी प्रति टन दर पर आधारित है। अन्य कार्गो महा के लिए भी समान भिन्नताएं देखी गई

(क). दरमान अधिकतम दर हैं। न्यायो, यह वे दरें इस तथ्य पर विचार करते हुए वसूल कर सकता है जो बाजार और व्यापार स्वीकार कर सकता है कि बीपीटी में बीएमएस द्वारा समान प्रचालन निष्पादित किए जाते हैं जिसके पास बीएमएस की तुलना में कई गुणा अधिक अवसरचना और वित्तीय तत्त्व हैं। अतः लाइसेंस करार (एलए) के रूप में पहले से सृजित परिस्थितियों का उपयोग करने और सरवाइव करने के लिए, इसने बीपीटी दरमान के समकक्ष छूट पर घाटशुल्क वसूल किया है। समानतः हारबर मोवाइल क्रैम और बीएमएस प्रमाण छूट दी गईं दरों पर वसूल किए जाते हैं।

(ख). अन्य कार्गो के मामले में आय में भिन्नता वर्गीकरण के इन शीर्ष में अंतरण क्षेत्र में कार्गो पर घाटशुल्क प्रमाणों को शामिल किए जाने के कारण है और इसे तब ही सही दिया गया है।

(ग). इसने ऑफ-लैंड राया प्राप्ति की सेवा के लिए विशिष्ट उपकरण तैयार करने के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज को कार्गो प्रहस्तन और विनियुक्त भंडारण सुविधा प्रदान की है। रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड के लिए



<p>है। ऐसी भिन्नताओं के कारण कृपया स्पष्ट करें।</p>	<p>चिह्नित कार्गो भंडारण क्षेत्र अल्पावधि आधार पर 2500 वर्ग मीटर है। इस क्षेत्र की भंडारण क्षमता 22500 टन है। निःशुल्क समय के बाद की अवधि दरमान के अनुसार रु 24 प्रति टन प्रतिदिन की दर से समकक्ष क्षमता के लिए विलंबशुल्क के अधीन वर्गीकृत की गई है। इसे ग्राहक द्वारा स्वीकार किया गया है और आय, तदनुसार, विलंबशुल्क के शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है।</p>																																																						
<p>(ii). (क). मार्च 2005 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पिछले दरमान में जिप्सम के प्रहस्तन के लिए कोई पृथक घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं की गई है। हालांकि वीएसपीएल द्वारा भेजे गए विस्तृत आय अनुमानन से प्रकट हाता है कि यह कार्गो चूना पत्थर के लिए निर्धारित रु 30 प्रति टन के विपरीत रु 40 प्रति टन पर अनुमानित किया गया है। यह दर्शाएं कि घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए जिप्सम को किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया गया है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या पिछले तीन वर्षों में वीएसपीएल ने इस कार्गो का प्रहस्तन किया है और यदि किया है तो क्या प्रशुल्क व्यवस्था इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए लागू की गई है।</p>	<p>जिप्सम को अवशिष्ट सामानों के अधीन माना और वर्गीकृत किया गया है जिसे ग्राहकों द्वारा भी स्वीकार किया गया था, चूंकि इस कार्गो के लिए वीएसपीएल के मौजूदा दरमान अथवा वीपीटी के उस दरमान में अलग से अनुमोदित दर नहीं है। वीपीएस दरमान के अनुसार अवशिष्ट सामानों के लिए रु 40/- प्रति टन की दर अंगीकृत और ग्राहक द्वारा स्वीकार की गई थी। इस मद के लिए यही दर आने वाले वर्षों के लिए भी अनुसरित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।</p>																																																						
<p>(ख). यदि इसके टर्मिनल में जिप्सम के काफी मात्रा में प्रहस्तित किए जाने की संभावना है तो वीएसपीएल इसे अवशिष्ट सामानों के अधीन वर्गीकृत करने के बजाय कार्गो के प्रहस्तन की लागत के आधार पर पृथक घाटशुल्क दर का प्रस्ताव कर सकता है। उस सीमा तक प्रस्तावित दरों पर आय अनुमानन भी अधुनातन करें।</p>	<p>उपयोक्ता आवश्यकता के आधार पर जिप्सम के कुछ और समय तक प्रहस्तित होने की संभावना है। तथापि, इस अवस्था में यह साध्य नहीं है कि पर्याप्त अनुभव प्राप्त किए बिना इकाई दर पर कार्य किया जाए। इसलिए, यह प्रस्तावित किया गया है कि यह घटक वसूल किया जाए और यथा पूर्व अन्य सामान अवशिष्ट वस्तुओं के लिए वसूली की जाए। आय अनुमान केवल रु 40/- प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर पर वीएसपीएल द्वारा प्रभावी मौजूदा दर पर विचार करते हुए लगाए गए हैं।</p>																																																						
<p>(iii). बर्थ किराया प्रभारों से आय के अनुमानन के संदर्भ में, निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएं:</p> <p>(क). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, बर्थ किराया आय कार्गो पोत विशेष की तत्संबंधी औसत उतराई दर के आधार पर कार्गो पोतों की प्रत्येक श्रेणियों के लिए अनुमानित किया गया था। इसके विपरीत, मौजूदा प्रस्ताव में 12000 मी0ट0 प्रतिदिन की एकसमान औसत उतराई दर सभी बल्क कार्गो पोतों के लिए सुविचारित की गई है और 6000 मी0ट0 प्रतिदिन अन्य ब्रेक बल्क कार्गो पोतों के लिए सुविचारित किया गया है। कृपया पिछले दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 में प्रहस्तित प्रत्येक प्रमुख कार्गो पोतों की औसत उतराई दर और बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने पर विचार करते हुए अगले तीन वर्षों के लिए संभावित औसत उतराई दर दर्शाएं। बर्थ किराये से आय अनुमानन 12000 प्रति मी0ट0 प्रतिदिन की सामान्य औसत उतराई दर की बजाय कार्गो पोतों की अलग-अलग श्रेणी की औसत उतराई दर के साथ गणना से संशोधित किया जाए।</p> <p>(ख). रु 12000 मी0ट0 प्रतिदिन की ऐसी औसत उतराई दर के आधार पर और पोत के औसत जीआरटी आकार पर विचार करते हुए, वीएसपीएल ने बर्थ किराया आय रु 3 पीएमटी पर अनुमानित</p>	<p>(क). इसने वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान कार्गो-वार औसत उतराई दर (टनों में प्रतिदिन) भेजी है। उसके ब्योरे निम्नवत् हैं:-</p> <table><thead><tr><th>क्र.सं.</th><th>कार्गो मदें</th><th>जीआरटी</th><th>2005-06 और 2006-07 की औसत उतराई दर</th><th>2007-08 के लिए अनुमानित उतराई दर</th><th>दर प्रति मी0ट0 (रु 0 में)</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="6">30000 जीआरटी तक</td></tr><tr><td>(i).</td><td>लोह अयस्क</td><td>25000</td><td>12613</td><td>12000</td><td>2.87</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>बीएफ स्लैग</td><td>25000</td><td>11694</td><td>12000</td><td>2.87</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>उर्वरक और एफकेएम</td><td>25000</td><td>6170</td><td>8000</td><td>4.31</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>जिप्सम</td><td>25000</td><td>15242</td><td>15000</td><td>2.30</td></tr><tr><td>(v).</td><td>अन्य</td><td>20000</td><td>3146</td><td>4000</td><td>6.89</td></tr><tr><td colspan="6">30000 जीआरटी से अधिक</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>कोयला</td><td>32000</td><td>15074</td><td>20000</td><td>3.15</td></tr></tbody></table> <p>उपर्युक्त आधार पर, इसने संशोधित लागत विवरण में बर्थ किराया आय का अनुमान लगाया है।</p>	क्र.सं.	कार्गो मदें	जीआरटी	2005-06 और 2006-07 की औसत उतराई दर	2007-08 के लिए अनुमानित उतराई दर	दर प्रति मी0ट0 (रु 0 में)	30000 जीआरटी तक						(i).	लोह अयस्क	25000	12613	12000	2.87	(ii).	बीएफ स्लैग	25000	11694	12000	2.87	(iii).	उर्वरक और एफकेएम	25000	6170	8000	4.31	(iv).	जिप्सम	25000	15242	15000	2.30	(v).	अन्य	20000	3146	4000	6.89	30000 जीआरटी से अधिक						(vi).	कोयला	32000	15074	20000	3.15
क्र.सं.	कार्गो मदें	जीआरटी	2005-06 और 2006-07 की औसत उतराई दर	2007-08 के लिए अनुमानित उतराई दर	दर प्रति मी0ट0 (रु 0 में)																																																		
30000 जीआरटी तक																																																							
(i).	लोह अयस्क	25000	12613	12000	2.87																																																		
(ii).	बीएफ स्लैग	25000	11694	12000	2.87																																																		
(iii).	उर्वरक और एफकेएम	25000	6170	8000	4.31																																																		
(iv).	जिप्सम	25000	15242	15000	2.30																																																		
(v).	अन्य	20000	3146	4000	6.89																																																		
30000 जीआरटी से अधिक																																																							
(vi).	कोयला	32000	15074	20000	3.15																																																		

की है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान अर्जित वास्तविक बर्थ किराया आय क्रमशः ₹ 5.62 प्रति मी०ट० और 4.91 प्रति मी०ट० है। अतः अगले तीन वर्षों के लिए ₹ 3 पीएमटी पर बर्थ किराया आय का अनुमान लगाने के लिए पूर्ववर्ती दो वर्षों के दौरान अर्जित वास्तविक बर्थ किराया आय के संदर्भ में औचित्य बताएं।

(ग). वीएसपीएल द्वारा भेजे गए विस्तृत आय अनुमानन से प्रकट होता है कि कोयला से बर्थ किराया आय प्रचलित बर्थ किराया प्रभासों की बजाय प्रस्तावित बर्थ किराये पर अनुमानित किया गया है। चूंकि प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में मौजूदा दरमान का संशोधन शामिल है, इसलिए आय प्रचलित दरों पर अनुमानित की जानी चाहिए। आय अनुमानन उस सीमा तक संशोधित करें। प्रस्तावित प्रशुल्क पर होने वाली संभावित अतिरिक्त आय दर्शाएं।

(घ). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, परिकल्पित करें और अलग-से दर्शाएं।

बीएमएस के माध्यम से पेनामेक्स पोर्टों से प्रहस्तित बल्क कार्गो मर्दों के लिए औसत उतराई दर 20000 टन प्रतिदिन (टीपीडी) सुविचारित की गई है।

(ख). पिछले दो वर्षों की कार्गो-वार उतराई दर के आधार पर, अगले तीन वर्षों 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए बर्थ किराया आय संशोधित लागत विवरण में अनुमानित और अधुनातित की गई है जोकि निम्नवत् है:-

(₹ लाखों में)

2007-08	2008-09	2009-10
160.69	168.73	177.17

प्रस्तावित दरमान के अनुसार औसत आय लगभग केवल ₹ 3/- प्रति टन होना निर्धारित किया गया है। इस प्रकार, यह सराहनीय होगा कि प्रस्तावित दरों के परिणाम के रूप में उपयोक्ताओं पर कोई प्रभाव नहीं पड़े।

(ग). मौजूदा दरमान के अनुसार, 30000 जीआरटी से अधिक के बर्थ किराया प्रभार प्रति टन निम्नवत् ₹ 2.20 परिगणित होता है:

कोयला पोत:

औसत जीआरटी	- 32,000
औसत उतराई दर	- 20,000
बर्थ किराया दर (प्रति जीआरटी)	- डॉलर 0.0014
विनिमय दर	- ₹ 41.00
बर्थ किराया प्रतिदिन	- ₹ 44083
औसत प्रति टन	- ₹ 2.20

आय अनुमानन तदनुसार संशोधित किया गया है। तीन वर्षों के लिए अनुमानित बर्थ किराया आय निम्नवत् है:-

(₹ लाखों में)

2007-08	2008-09	2009-10
132.20	138.86	145.75

एक साथ तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया पर लगभग अतिरिक्त आय ₹ 90.0 लाख पर अनुमानित की गई है।

(घ). अब डॉलर रुपए के मुकाबले कमजोर हो रहा है। इसलिए, विदेशी मुद्रा में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय का अनुमान नहीं लगाया गया है और इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है।

(iv). (क). प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए विस्तृत आर्य परिकल्पन में ₹ 25 प्रति टन पर अन्य कार्गो की घाटशुल्क आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। अन्य कार्गो श्रेणी के अधीन प्रिडोमिनेंट कार्गो भी दर्शाएं।

"अन्य कार्गो" श्रेणी के अधीन प्रिडोमिनेंट कार्गो के लिए घाटशुल्क दर अवशिष्ट सामानों के लिए औसत घाटशुल्क दर के आधार पर अनुमानित किया गया है (अर्थात् ₹ 40 + ₹ 20)/2 = ₹ 25/- प्रति टन)।

(ख). अन्य कार्गो से घाटशुल्क आय ₹ 1000 से कम और ₹ 1000 से अधिक मूल्य के अवशिष्ट सामानों के लिए प्रस्तावित औसत दर के आधार पर अनुमानित किया गया है। अन्य कार्गो से घाटशुल्क आय का अनुमान लगाने के लिए ₹ 22 प्रति मी०ट० की प्रचलित घाटशुल्क दर लागू करते हुए आय अनुमानन संशोधित करें।

यथा सुझावित, घाटशुल्क आय पुनः परिगणित की गई है और आय में कटौती का प्रभाव निम्नवत् है:-

2007-08 -	₹ 9 लाख
2008-09 -	₹ 10 लाख
2009-10 -	₹ 10 लाख

		इसने स्पष्ट किया है कि प्रमुख कार्गो मर्दे पहले ही सूचीबद्ध की गई हैं। प्रहस्तित की जाने वाली अन्य कार्गो मर्दे और उनकी मात्राएं अधिक नहीं होंगी और उपयोक्ताओं के आवश्यकता पर भी निर्भर करेंगी। अतः इसका पूर्वानुमान लगाना संभव नहीं है। इसलिए, उन्हें एकल श्रेणी में शामिल किया गया है।																																			
(v).	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय अनुमानन में सुविचारित इन सेवाओं के अनुमात को सही ठहराने के लिए पिछले दो वर्षों के लिए कार्गो-वार तट प्रचालन सेवाओं के साथ हारबर मोबाइल क्रेन के साथ नौभरण और नौभरण सेवाएं, आरबर मोबाइल क्रेन के साथ नौभरण सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो के टनभार के ब्योरे भेजें।	<p>वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के साथ नौभरण सेवाएं, केवल नौभरण सेवाएं तट प्रहस्तन सेवा के साथ हारबर मोबाइल क्रेनों के साथ नौभरण सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो के टनभार के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>कुल कार्गो</th><th>एचएमसी से नौभरण</th><th>नौभरण, एचएमसी + तट</th><th>केवल नौभरण</th></tr><tr><td></td><td>एमएमटी</td><td>एमएमटी</td><td>%</td><td>एमएमटी</td><td>%</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>2.37</td><td>1.28</td><td>54</td><td>0.71</td><td>30</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>1.59</td><td>1.13</td><td>71</td><td>0.32</td><td>20</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>3.96</td><td>2.41</td><td>62</td><td>1.03</td><td>25</td></tr><tr><td>प्रस्तावित</td><td></td><td></td><td>60</td><td>20</td><td>20</td></tr></table> <p>पिछले दो वर्षों के अनुभव के आधार पर, यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 2007-08 से आगे के लिए कोयले से इतर कार्गो का 60 प्रतिशत एचएमसी के साथ नौभरण प्राप्त करेगा, कोयले से इतर कार्गो का 20 प्रतिशत केवल नौभरण सेवाएं प्राप्त करेगा और कोयले से इतर कुल कार्गो के 20 प्रतिशत के नौभरण और तट प्रहस्तन सेवाओं के साथ एचएमसी प्राप्त करने की संभावना है।</p>	वर्ष	कुल कार्गो	एचएमसी से नौभरण	नौभरण, एचएमसी + तट	केवल नौभरण		एमएमटी	एमएमटी	%	एमएमटी	%	2006-07	2.37	1.28	54	0.71	30	2005-06	1.59	1.13	71	0.32	20	जोड़	3.96	2.41	62	1.03	25	प्रस्तावित			60	20	20
वर्ष	कुल कार्गो	एचएमसी से नौभरण	नौभरण, एचएमसी + तट	केवल नौभरण																																	
	एमएमटी	एमएमटी	%	एमएमटी	%																																
2006-07	2.37	1.28	54	0.71	30																																
2005-06	1.59	1.13	71	0.32	20																																
जोड़	3.96	2.41	62	1.03	25																																
प्रस्तावित			60	20	20																																
(vi).	(क). रु 3 प्रति टन (अनुमान पत्रक में निर्दिष्ट) पर प्लॉट किराये से आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट नहीं है। इस आधार पर दर की गणना भेजें और पिछले दो वर्षों में अर्जित वास्तविक आय के संदर्भ में औचित्य बताएं।	<p>वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान अर्जित औसत प्लॉट किराया क्रमशः 3 पीएमटी और रु 4 पीएमटी था। वर्ष 2006-07 के लिए औसत विराम समय के आधार पर, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए 15 दिनों का औसत विराम समय परिकल्पित किया गया है।</p> <p>संशोधित प्रस्ताव में, प्लॉट किराया रु 6 प्रति टन प्रति पखवाड़ा पर प्रस्तावित किया गया है।</p>																																			
(ख).	पिछले वर्षों 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान प्रत्येक कार्गो मद के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजें।	<p>इसने वर्ष 2006-07 के लिए प्रत्येक कार्गो के विराम समय के ब्योरे भेजे हैं जोकि नीचे दर्शाए गए हैं:-</p> <table><tr><th>कार्गो मद</th><th>दिनों की सं.</th></tr><tr><td>कोयला</td><td>34</td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>4.50</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>21</td></tr></table>	कार्गो मद	दिनों की सं.	कोयला	34	उर्वरक	4.50	जिप्सम	21																											
कार्गो मद	दिनों की सं.																																				
कोयला	34																																				
उर्वरक	4.50																																				
जिप्सम	21																																				
(ग).	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए विलंबशुल्क आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित औसत विराम समय दर्शाएं।	<p>वर्ष 2006-07 के लिए औसत विराम समय के आधार पर, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए (नीचे दिए गए बिन्दुओं पर स्पष्ट किए गए कारणों से कम की गई है) भंडारण/विलंबशुल्क आय का अनुमान लगाने के लिए 15 दिनों के औसत विराम समय पर विचार किया गया है। तदनुसार, संशोधित लागत विवरण अधुनातित किए गए हैं।</p>																																			
(घ).	अनुमान को प्रमाणित करने के लिए प्रत्येक प्रमुख कार्गो मद के लिए वर्ष 2005-06 से 2009-10 हेतु भंडारण/विलंबशुल्क आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	<p>(i). वर्तमान भंडारण प्रभार गलती से पिछले प्रशुल्क प्रस्तावों में प्रस्तावित किए गए थे। प्रस्तावित प्रशुल्क बीओटी परियोजना विकसित करने के लिए लाइसेंस करार (एलए) में विनिर्दिष्ट समान किराये थे। मानसूनों और विशेष रूप से दबावों और चक्रवातीय मौसम के दौरान रनऑफ कार्गो के रिसाइकलिंग से जुड़ी खराब मुदा स्थितियों, पर्याप्त ढलानों के साथ प्रखंडों वाले कंक्रीट पेविंग, सेडिमेंटेशन तालाबों के साथ जल-निकासी के कारण उच्च सबसिडेंस दूर करने के लिए पर्याप्त भूखंड सुधार के साथ आधुनिक भंडारण प्लॉटों का सृजन करने के लिए अपेक्षित पूंजी व्यय को इसने प्रभावित नहीं किया था। वीपीटी क्षेत्र के भौगोलिक स्टारटा बहुत खराब है। सर्बासिडेंस अनिवार्य और निरन्तर है। कंक्रीट पेविंग ढलानों को बनाए</p>																																			

	<p>रखने के लिए प्रत्येक 6 माह में एक बार अनुरक्षण, हटाए जाने और पुनः बिछाए जाने की अपेक्षा करता है।</p> <p>दरों में प्रस्तावित बदलाव सम्बन्धित व्यय को कटौत करने के लिए है।</p> <p>(ii). यह अपने व्यवसाय को नहीं बनाए रख सकता यदि भंडारण क्षेत्र उपयोक्ताओं द्वारा भंडारण सुविधा के रूप में उपयोग किया जाता है। आयातकों और निर्यातकों द्वारा बाजार उत्तार-चढ़ावों के कारण भंडारण क्षेत्रों में छूटे व्यापार घटकों की अवसरवादिता को कटौत करने के लिए निरोधक अपेक्षित है। ऐसे अवसरों को कटौत करने के लिए उच्च दर निरोधक रूप में सही है।</p> <p>ऊपर संशोधित दर के आधार पर वर्ष 2007-08 से आगे के लिए भंडारण प्रभार पुनर्गणित किया गया है और संशोधित लागत विवरण तदनुसार अधुनांकित किया गया है।</p> <table border="1" data-bbox="747 682 1339 850"> <tr> <td>कुल कार्गो (निर्यात अतिरिक्त)</td><td>- 4.1 मी0ट0</td></tr> <tr> <td>औसत भंडारण अवधि</td><td>- 15 दिन</td></tr> <tr> <td>दर प्रति पखवाड़ा (संशोधित दरमान)</td><td>- ₹0 6/- प्रति टन प्रति पखवाड़ा</td></tr> <tr> <td>भंडारण प्रभार</td><td>- ₹0 2.46 करोड़</td></tr> </table> <p>वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान वसूल किए गए भंडारण / विलंबशुल्क तथा प्रस्तावित दरों पर वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमान नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1" data-bbox="747 1018 1339 1428"> <tr> <td>2005-06 ₹0 3.23 प्रति मी0ट0 की दर से 1.59 मि0मी0ट0</td><td>= ₹0 6.05 करोड़</td></tr> <tr> <td>2006-07 ₹0 4.26 प्रति मी0ट0 की दर से 2.37 मि0मी0ट0</td><td>= ₹0 1.01 करोड़</td></tr> <tr> <td colspan="2">(आरआईएल के साथ अल्पावधि करार पर विलंबशुल्क आय अतिरिक्त)</td></tr> <tr> <td>2007-08 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.10 मि0मी0ट0</td><td>= ₹0 2.46 करोड़</td></tr> <tr> <td>2008-09 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.30 मि0मी0ट0</td><td>= ₹0 2.58 करोड़</td></tr> <tr> <td>2009-10 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.52 मि0मी0ट0</td><td>= ₹0 2.71 करोड़</td></tr> </table>	कुल कार्गो (निर्यात अतिरिक्त)	- 4.1 मी0ट0	औसत भंडारण अवधि	- 15 दिन	दर प्रति पखवाड़ा (संशोधित दरमान)	- ₹0 6/- प्रति टन प्रति पखवाड़ा	भंडारण प्रभार	- ₹0 2.46 करोड़	2005-06 ₹0 3.23 प्रति मी0ट0 की दर से 1.59 मि0मी0ट0	= ₹0 6.05 करोड़	2006-07 ₹0 4.26 प्रति मी0ट0 की दर से 2.37 मि0मी0ट0	= ₹0 1.01 करोड़	(आरआईएल के साथ अल्पावधि करार पर विलंबशुल्क आय अतिरिक्त)		2007-08 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.10 मि0मी0ट0	= ₹0 2.46 करोड़	2008-09 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.30 मि0मी0ट0	= ₹0 2.58 करोड़	2009-10 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.52 मि0मी0ट0	= ₹0 2.71 करोड़
कुल कार्गो (निर्यात अतिरिक्त)	- 4.1 मी0ट0																				
औसत भंडारण अवधि	- 15 दिन																				
दर प्रति पखवाड़ा (संशोधित दरमान)	- ₹0 6/- प्रति टन प्रति पखवाड़ा																				
भंडारण प्रभार	- ₹0 2.46 करोड़																				
2005-06 ₹0 3.23 प्रति मी0ट0 की दर से 1.59 मि0मी0ट0	= ₹0 6.05 करोड़																				
2006-07 ₹0 4.26 प्रति मी0ट0 की दर से 2.37 मि0मी0ट0	= ₹0 1.01 करोड़																				
(आरआईएल के साथ अल्पावधि करार पर विलंबशुल्क आय अतिरिक्त)																					
2007-08 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.10 मि0मी0ट0	= ₹0 2.46 करोड़																				
2008-09 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.30 मि0मी0ट0	= ₹0 2.58 करोड़																				
2009-10 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.52 मि0मी0ट0	= ₹0 2.71 करोड़																				
<p>(ड). रिलायंस इंडस्ट्रीज के लिए चिह्नित भंडारण क्षेत्र के लिए रिलायंस इंड्री पर थ्रीएसपीएल द्वारा लागू की गई ₹0 24 प्रति टन की दर इसके दरमान में निर्धारित विलंबशुल्क प्रभार है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या रिलायंस इंडस्ट्रीज पर लागू दर अल्पावधि आधार पर आबंटित क्षेत्र के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार लागू भंडारण प्रभार की अपेक्षा ज्यादा नहीं है। रिलायंस इंडस्ट्रीज को अल्पावधि आधार पर चिह्नित भंडारण क्षेत्र के लिए भिन्न प्रशुल्क व्यवस्था लागू करने के लिए विशिष्ट कारण, यदि कोई हो, स्पष्ट करें। स्पष्ट करें कि क्या चिह्नित भंडारण क्षेत्र के आबंटन के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज के साथ अल्पावधि करार अभी भी जारी है। यदि ऐसा है तो संविदा की प्रति भेजें और यह पुष्टि भी करें कि</p>	<p>चूंकि यह क्षेत्र अन्य कार्गो के लिए उपलब्ध नहीं था, उपयोक्ता द्वारा यति सहमत, इसलिए मौजूदा दरमान के अनुसार विलंबशुल्क प्रभार लागू किया गया था। रिलायंस के साथ अल्पावधि करार 10-09-2007 को खत्म हो गया था।</p>																				

	आय अनुमानन में इस उपयोक्ता विशेष से सम्भावित भंडारण आय शामिल है।	
	(vii). (क). हारबर मोबाइल क्रेन की तैनाती से नौभरण प्रभार और तट प्रचालनों से आय कोकिंग कोयला, उर्वरक, जिप्सम और अन्य के लिए रु 110 प्रोमि0ट0 पर अनुमानित की गई है। इसमें से, रु 110 प्रोमि0ट0, रु 40 प्रोमि0ट0 तट प्रचालनों के लिए है। तट प्रचालनों के लिए रु 40 प्रोमि0ट0 पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में कोई ऐसी दर निर्धारित नहीं की गई है। यह भी स्पष्ट करें कि स्लैग और लौह अयस्क से आय का अनुमान लगाने के लिए तट प्रचालनों संबंधी प्रभारों पर विचार क्यों नहीं किया गया।	<p>हारबर मोबाइल क्रेन 1000 टन प्रति घंटे की दर से घाट साइड पर कार्गो उताराई करती है और कंटेनर पिलर्स, उच्च क्षमता के डम्पर्स और डोजरों द्वारा घाट साइड से अंतरण क्षेत्र कार्गो के निरन्तर और कुशल इवेक्यूएशन की जरूरत पड़ती है। यदि इवेक्यूएटिंग उपस्कर तैनात नहीं किए जाते हैं तो उताराई दर प्रभावित होती है। इसलिए, उपस्कर तैनाती के कारण, आउटसोर्स आधार पर काफी व्यय किया गया है। स्पिलेजिज को एरेस्ट करने के साथ-साथ कार्गो के संवितरण के लिए कार्गो की सफाई और इकट्ठा करने के लिए भारी मात्रा में मैनुअल लेबर गैंग तैनात किए जाते हैं। इन सभी व्ययों को तट प्रचालनों के अधीन जोड़ा गया है और रु 40/- का घटक परिकल्पित किया गया है। हालांकि इस रु 40/- की आय अनुमानित की जा रही है परंतु नौभरणों जैसी अन्य एजेंसियों के लिए इनका आउटसोर्स किया जा रहा है। तट प्रचालनों में उपस्कर किराया, लेबर, पर्यवेक्षण, क्षेत्र इल्यूमिनेशन के लिए व्यय, रेलवे अवसंरचना और उपरिव्यय आदि शामिल हैं।</p> <p>जैसाकि ऊपर सूचित किया गया है, व्यापार वीएसपीएल से अनुरोध करता रहा है कि तट प्रहस्तन गतिविधि को कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के दौरान समेकित सेवा के रूप में चलाया जाए।</p> <p>बीएफ स्लैग और लौह अयस्क जैसी कार्गो मर्दों के निर्यात के मामले में, तट प्रहस्तन गतिविधि सामान्यतः निर्यातकों द्वारा स्वयं व्यवस्थित की जाती है, इसलिए विचार नहीं किया गया है।</p>
	(ख). मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान दोनों ही तट पर सेवाएं प्रदान करने के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित नहीं करते हैं। कृपया स्पष्ट करें कि तट पर कार्गो प्रहस्तन सेवा प्रदान करने के लिए क्या प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था है और ऐसा प्रशुल्क किस अधिकरण के अधीन वसूल किया जा रहा है।	<p>सामान्यतः किसी भी महापतन के मामले में तट प्रचालन आयातक/निर्यातक द्वारा अपने नौभरण एजेंट के माध्यम से किए जाते हैं। कुछ ग्राहक एक ही एजेंसी के माध्यम से सभी सेवाओं की इच्छा करते हैं। टर्मिनल पर व्यापार को आकर्षित करने के लिए, इन गतिविधियों को आउटसोर्स करते हुए ये सेवाएं ऑफर की हैं क्योंकि इसके पास तट प्रचालनों का प्रहस्तन करने के लिए अवसंरचना अपेक्षित नहीं है।</p> <p>सुविधा-प्रदाता के रूप में कार्य कर रहे वीएसपीएल ने दरमान में दर प्रस्तावित नहीं की है। एजेंसी की दर और उपरिव्ययों, आदि के आधार पर उपयोक्ता उसके लिए भुगतान करते हैं। ये सेवाएं केवल तभी प्रदान की जाएंगी यदि ग्राहकों और अपेक्षित तथा सहमत हों और अनिवार्य प्रकृति की नहीं है। इसलिए, तट प्रचालनों संबंधी पृथक दर दरमान में शामिल नहीं की गई है।</p>
	(ग). तट पर ऑफर की गई सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाएं हैं और इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की आवश्यकता है भले ही वीएसपीएल स्वयं यह सेवा देता हो अथवा उनसे आउटसोर्स करता हो। इसलिए, इस शीर्ष के अधीन ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित दर शामिल की गई सेवाओं के ब्योरे और प्रस्तावित दरों पर शासित किन्हीं अन्य शर्तों के ब्योरे देते हुए प्रस्तावित दरमान में शामिल करें।	जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, वीएसपीएल के उपरिव्यय इस मद में केवल ऑफसेट हैं।
6.	प्रचालन लागत:	
(i).	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	
	(क). लागत विवरण में रु 4.40 पीएमटी पर सुविचारित वर्ष 2007-08 से 2009-10, के लिए प्रत्यक्ष लेबर लागत के अनुमानों को पिछले वर्षों	रु 4.40 प्रति टन की दर प्रत्यक्ष प्रचालन सेवाएं प्रदान करने के लिए टेकदार के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करार के आधार पर अनुमानित की गई है।

	2004-05 और 2005-06 में प्रोदभूत रु 3.13 पीएमटी और रु 2.02 पीएमटी की वास्तविक प्रत्यक्ष लागत के संदर्भ में न्यायोचित ठहराए।	
	(ख) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भेजे गए अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए प्रत्यक्ष और प्रचालन लेबर उपलब्ध करवाने के लिए ठेकेदारों के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए हराओं के प्रत्येक की प्रति भेजे।	इसने अपने अनुमानों को सही ठहराने के लिए ऑन-बोर्ड और तट पर प्रचालनों के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाने के लिए ठेकेदार को जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 की प्रति भेजी है।
(ii).	अनुरक्षण लेबर:	
	(क) दो वर्षों 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़े 'अनुरक्षण लेबर' शीर्ष के अधीन कोई व्यय प्रतिवेदित नहीं किया गया है। कृपया अनुरक्षण लेबर के संबंध में वर्ष 2006-07 के दौरान प्रोदभूत किए गए रु 16.09 लाख का दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	अनुरक्षण व्यय में टर्मिनल अर्थात् बर्थ, सड़कें, स्टैकपाइल क्षेत्र, घाट, मशीन नियंत्रण कक्ष आदि की सफाई, स्वीपिंग, अप-कीपिंग आदि शामिल हैं। ये ज्यादा लेबर वाली मदें आउटसोर्स की जाती हैं। वर्ष 2006-07 के लिए इस शीर्ष पर प्रोदभूत वास्तविक व्यय रु 27.82 लाख है जिसे संशोधित लागत विवरण में अधुनातित किया गया है।
	(ख) टर्मिनल के अनुरक्षण के लिए वीएसएनएल द्वारा भेजी गई ठेकों की प्रतियों के अनुसार, अनुरक्षण लागत सर्विस टैक्स सहित लगभग रु 38 लाख परिगणित होती है। यह ठेका अप्रैल, 2007 से शुरू होकर तीन वर्षों के लिए है। इसके विपरीत, वर्ष 2007-08 के दौरान वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण लेबर लागत रु 50.40 लाख और अगले दो वर्षों के लिए 5.4 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू की गई है। वीएसएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी समर्थन से इस लागत मद के अनुमानन में भिन्नता के लिए कारण, यदि कोई हों, स्पष्ट करें।	हमने केवल दो ठेके सलग किए हैं जो सफाई और अनुरक्षण के लिए वीएसएल द्वारा किए गए थे। इनके अलावा, इसने कोटा मिनेशन से बचने के लिए उर्वरकों, यूरिया आदि जैसी कार्गो मदों के प्रहस्तन से पहले घाट की सफाई के लिए एकमुश्त करार किए हैं। ऐसे मामलों में घाट की सफाई के लिए अतिरिक्त जनशक्ति लगाने की भी जरूरत होती है। यह लागत उपर्युक्त एकमुश्त करारों के अलावा है। तदनुसार, व्यय का अनुमान लगाने के लिए इन सभी लागत मदों पर विचार किया गया है।  किन्तु, यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2007-08 के लिए प्रति टन अनुरक्षण लागत रु 1.05 परिगणित होती है जोकि पिछले दो वर्षों की प्रति टन अनुरक्षण लागत से कम है।
(iii).	उपकरण वालन लागत:	
	(क) प्रहस्तित कार्गो की प्रति टन बिजली लागत वर्ष 2005-05 और 2006-07 के लिए क्रमशः रु 1.25 पीएमटी और रु 2.21 पीएमटी परिगणित की गई है। इसके विपरीत, प्रहस्तित कार्गो की वर्ष 2007-08 के लिए बिजली लागत रु 3.55 पीएमटी परिगणित होती है जिसका पिछले दो वर्षों में प्रोदभूत वास्तविक बिजली लागत के संदर्भ में न्यायोचित ठहराए जाने की जरूरत है।	बिजली लागत प्रहस्तित टनभार से नहीं जुड़ी है। वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के एक हिस्से के दौरान प्रहस्तन प्रचालन हारबर मोबाइल क्रेनों का इस्तेमाल करते हुए किए गए थे जिसके लिए बिजली की आवश्यकता नहीं होती है।  वर्ष 2006-07 के दौरान, 33 केवी विद्युत अप-स्टेशन बीएमएच प्रणाली के हिस्से के रूप में संस्थापित किया गया था। संपूर्ण बीएमएच प्रणाली बिजली इस्तेमाल करते हुए प्रचालित की जाएगी, जबकि मोबाइल हारबर क्रेनें डीजल इस्तेमाल करते हुए प्रचालित की जाती हैं। इसलिए, वर्ष 2007-08 के लिए बिजली लागत बीएमएच प्रणाली के शुरू होने पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। अगले दो वर्षों के लिए 5.4 प्रतिशत वृद्धि के साथ बिजली लागत अनुमानित की गई है।
	(ख) आगे अनुमानन कुल कार्गो यातायात का 80 प्रतिशत पॉन्कॉल्लेक्ट करता है जो हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की सहायता प्राप्त करेगा और शेष 20 प्रतिशत इस सेवा को प्राप्त नहीं करेगा। स्पष्ट करें कि एचएमसी के प्रचालन के लिए जो ईंधन उपभोग किया जाएगा वह (एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने वाले) कार्गो के 80 प्रतिशत की बजाय 92.5 प्रतिशत कार्गो यातायात के लिए अनुमान क्यों न लगाया जाए।	यह माना गया है कि कोयले से इतर अन्य कार्गो मदों के मामले में, कुल कार्गो यातायात का 80 प्रतिशत हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करेगा। परंतु कोयले के मामले में, यह माना गया है कि कार्गो का 100 प्रतिशत हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करेगा। इसलिए ईंधन उपभोग तदनुसार अनुमानित किया गया है जोकि वर्ष 2007-08 से आगे के लिए अनुमानित सभी कार्गो के औसत भार का 92.5 प्रतिशत है (कोयले का भारित औसत 3.0 एमएमटी * 100 प्रतिशत + अन्य कार्गो 1.80 एमएमटी * 80 प्रतिशत = कुल 4.80 एमएमटी का 92.5 प्रतिशत)।
	(ग) डीजल की इकाई लागत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 10 प्रतिशत तक वृद्धि के लिए अनुमानन की गई है। यह स्पष्ट करते हुए कि	ईंधन लागत के मामले में वार्षिक वृद्धि बदलकर 5.40 प्रतिशत की गई है।

	अन्य लागत तत्वों में वार्षिक वृद्धि वीएसपीएल द्वारा 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है, उल्लिखित 5 प्रतिशत से अधिक डीजल की इकाई लागत में वृद्धि का अनुमान लगाने के कारणों का औचित्य बताए जाने की जरूरत है।	
	(घ). यह स्वीकार करते हुए कि मात्र वारंटी के खत्म होने से उपस्कर की एजिंग तब तक ऐसलेरेटेड तरीके से नहीं की जाती है जब तक कि कार्यक्रम में कोई बड़ा बदलाव नहीं किया जाता है, कृपया वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानन की समीक्षा करें और वर्ष 2006-07 में प्रोद्भूत वास्तविकताओं के संदर्भ में संशोधित करें। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों के अनुमान भी संशोधित करें।	<p>मरम्मत और अनुरक्षण लागत के सिविल कार्यों के निवल प्रखंड के लगभग 1 प्रतिशत और हारबर मोबाइल क्रेनों, बीएमएचएस आदि जैसे संयंत्र और मशीनरी के निवल प्रखंड के 2 प्रतिशत होने का अनुमान है।</p> <p>यह उल्लेखनीय है कि खराब मशीनरी का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। चूंकि मशीनरी पहले ही 3 साल पुरानी हो चुकी है, इसलिए सामान्य टूट-फूट और प्रहस्तन प्रचालनों में वृद्धि के कारण मशीनरी के खराब होने की संभावनाएं ज्यादा सामान्य हैं। एचएमसी क्रेनों को अधिकांश पुर्जे भी भारी राशि खर्च करते हुए आयात किए जाते हैं। इसके अलावा, हारबर मोबाइल क्रेनों की वारंटी अवधि भी वर्ष 2007-08 के दौरान समाप्त हो चुकी है।</p> <p>अतः उपर्युक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, मशीनरी पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत निवल प्रखंड के 2 प्रतिशत की दर से अनुमानित की गई थी और टीएमपी के आदेश दिनांक 15-03-2005 की पुष्टि करता है। यह दरमान के अगले संशोधन के लिए परिसंपत्तियों के ओपनिंग सकल प्रखंड मूल्य पर 1 प्रतिशत की दर से मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए सहमत है यदि प्रस्तावित दरमान की करंसी के दौरान वास्तविक व्यय अनुमानों से कम रहते हैं।</p>
	(ड). पुष्टि करें कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत तकनीकी सेवा शुल्क पर परिकलित नहीं की गई है जिसे वर्ष 2006-07 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़ा गया है।	यह अनुमानन परिसंपत्तियों के कुल निवल प्रखंड मूल्य अर्थात् तकनीकी सेवा शुल्क सहित पर है।
(iv).	अनुरक्षण निकर्षण:	
	(क). निकर्षित मात्रा, निकर्षण की इकाई दर और वीएसपीएल द्वारा अर्जित डुबाव में वृद्धि के साथ वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान प्रोद्भूत अनुरक्षण निकर्षण लागत के ब्योरे भेजें। दस्तावेजी समर्थन के साथ आंकड़ों को भी वैधानिक करें।	प्रारंभिक निकर्षण के समाप्त होने के पश्चात डुबाव स्तर निर्धारित करने के लिए वीपीटी द्वारा आवधिक हाइड्रोग्राफिकल सर्वेक्षण किया जा रहा है। प्रासंगिक सर्वेक्षण प्रभार 2004-05 से 2006-07 अवधियों के दौरान वीपीटी द्वारा वीएसपीएल से लिए जा रहे हैं। अनुरक्षण निकर्षण लागत इसका प्रतिनिधित्व करती है। यह राशि वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण के लिए नहीं है। इसने इसपर वीपीटी द्वारा दिए गए बिल की प्रतियां भी भेजी है।
	(ख). लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ग) के अनुसार, लाइसेंसदाता का यह दायित्व है कि वह प्रवेश चैनल और इसके समीप का डुबाव 10.70 मीटर तक अनुरक्षण निकर्षण उपलब्ध करवाए। यदि अर्जित डुबाव 10.70 मीटर तक है तो कृपया इसका औचित्य बताएं कि इस मद को एलए में इस विशिष्ट प्रावधान के मददेनजर वीएसपीएल के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में कैसे सुविचारित किया जा सकता है।	जैसाकि टीएमपी द्वारा बताया गया है, 10.7 मीटर के डुबाव तक अनुरक्षण निकर्षण लागत केवल वीपीटी के खाते से होगी। उपर्युक्त व्यय आवधिक हाइड्रोग्राफिकल सर्वेक्षण प्रभारों के प्रयोजन से किया गया था जो वीपीटी द्वारा लिया जा रहा है, परंतु अनुरक्षण निकर्षण लागत नहीं।
	(ग). यदि अर्जित डुबाव 10.70 मीटर से अधिक हो तो कृपया स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी के बर्थों पर आने वाला कोई पोत भी सर्वधिक डुबाव का लाभ उठाएगा अथवा क्या सर्वधिक डुबाव का लाभ केवल उन्हीं पोतों को उपलब्ध होगा जो वीएसपीएल बर्थों पर आते हैं।	(i). अब तक गहरा करने का कार्य दो चरणों में किया गया है। चरण I में, उसके लिए व्यय वीपीटी द्वारा किया गया है, 11.0 मी0 डुबाव तक के पोत वीएसपीएल के बर्थों का प्रयोग कर सकते हैं और वीपीटी के ज्यादातर बर्थों का प्रयोग कर सकते हैं। चरण II के पूरा होने पर, जोकि वीएसपीएल द्वारा किया गया है, 12.50 मी0 तक डुबाव वाले पोत पहली बारी में इसके बर्थों में आ सकते हैं। ऐसे गहरे डुबाव वाले पोत निकर्षण आवश्यकता को केंटर करने के लिए आंतरिक हारबर में वीपीटी के ज्यादातर बर्थों को मजबूत किए जाने की आवश्यकता है। इसने वीपीटी से
	यदि वीपीटी के बर्थों पर आने वाले पोतों के	

<p>वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त अनुरक्षण निकषण लागत के लेखा पर संवर्धित डुबाव का लाभ लेने की संभावना है जो यह उपयुक्त होगा कि अनुरक्षण निकषण की लागत को वीपीटी और वीएसपीएल के बीच बांटा जाए। कृपया सूचित करें कि क्या वीपीटी और वीएसपीएल ने अनुरक्षण निकषण लागत की हिस्सेदारी के बारे में कोई चर्चा की थी।</p>	<p>ऐसी अतिरिक्त लागत के लिए क्षतिपूर्ति करने को कहा है। तथापि, जैसाकि वीपीटी द्वारा जोर दिया गया है, चरण II के लिए व्यय पूरी तरह से वीएसपीएल द्वारा किया गया है।</p> <p>(ii). इसने प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव चक्र और आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म के जलमार्गों को 13.5 मी० गहरा और चौड़ा करने के लिए सरकार के अनुमोदन से वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दिनांक 24 नवम्बर, 2006 को हुए समझौता ज्ञापन (एमओयू) की प्रति भेजी है।</p> <p>प्रारंभिक निकषण के 135 मी० तक पूरा होने के पश्चात, नियमित अनुरक्षण निकषण लागत केवल वीपीटी के खाते से होगी। जबकि बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के समीप नियमित अनुरक्षण निकषण लागत वीएसपीएल द्वारा वहन की जाएगी।</p> <p>तदनुसार, अनुरक्षण निकषण लागत के लिए अनुमान केवल वर्ष 2007-08 से आगे के लिए ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों के समीप के लिए था।</p>
<p>(घ). संशोधित लागत विवरण में इस शीर्ष के अधीन लागत विवरण में 2007-08 में रु० 24.37 लाख से वर्ष 2008-09 में रु० 102.76 लाख की महत्वपूर्ण वृद्धि के कारण स्पष्ट करें</p>	<p>चूंकि डुबाव को 13.50 मी० तक गहरा करने का कार्य वर्ष 2007-08 के अंत तक पूरा हो जाने का अनुमान था। इसलिए अनुरक्षण लागत वर्ष के केवल एक हिस्से के लिए अनुमानित की गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के मामले में पूरे वर्ष के लिए इसका अनुमान लगाया गया है।</p>
<p>(ड.). वर्ष 2007-08 में रु० 150 प्रति घन मीटर, 2008-09 में रु० 168 प्रति घन मीटर पर अनुरक्षण निकषण की लागत का अनुमान लगाने का आधार दस्तावेजों समर्पण के साथ प्रमाणित करें।</p>	<p>निर्धारित दर मौजूदा निकषण कस्तर पर आधारित है। इसने निकषण कार्य के लिए ठेकेदार को जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 24 जुलाई, 2006 की प्रति भेजी है जोकि रु० 140 प्रति घन मीटर की इकाई दर दर्शाती है।</p>
<p>7. राजस्व हिस्सा:</p>	
<p>(i). एलए का खंड 5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारिता परियोजना सुविधाओं के प्रचालन से लाइसेंसधारी को अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के समकक्ष रॉयल्टी लाइसेंसदाता को अदा करेगा। इस स्थिति के मददेनजर कृपया स्पष्ट करें कि किस आधार पर सकल राजस्व को राजस्व हिस्से के परिकलन के लिए बर्थ किराए और घाटशुल्क प्रभार से अर्जित राजस्व के रूप में माना गया है। जब वीएसपीएल अपने दरमान में निर्धारित विभिन्न अन्य प्रशुल्क मदों से राजस्व अर्जित करता है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या सकल राजस्व के परिकलन में इस व्यवस्था के लिए सरकार का विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किया गया है।</p>	<p>एलए की शर्तों के अनुसार, रॉयल्टी सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के राजस्व हिस्सा आधार पर भुगतान की जाएगी जिसमें वीपीटी के दरमान के अनुसार टर्मिनल में अर्जित बर्थ किराया और घाटशुल्क शामिल माना गया है।</p> <p>प्रारंभिक बोली प्रक्रिया के दौरान, वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 जून 2000 द्वारा इसकी पुष्टि की गई थी। यह दस्तावेज एलए का हिस्सा है। यह एलए एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन पोत परिवहन एवं सड़क परिवहन मंत्रालय से इसके लिए वीपीटी द्वारा अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात किया गया है। इसने वीपीटी के उपर्युक्त पत्र दिनांक 14 जून 2000 की प्रति भेजी है।</p>
<p>(ii). राजस्व हिस्सेदारी का संव्यवहार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार सुविचारित किया जाएगा। इस संदर्भ में, वीएसपीएल से अनुरोध है कि यदि इसे राजस्व हिस्से के रूप में स्वीकार नहीं किया जाता है तो संभावित नुकसान वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः रु० 182.36 लाख, रु० 191.48 लाख और रु० 201.05 लाख होगा।</p>	<p>अगले उच्चतम बोलीदाता मै० साउथ इंडियन कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सा 12.811 प्रतिशत है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार लागत विवरण तदनुसार संशोधित किया गया है। यदि राजस्व हिस्से का लागत रूप में स्वीकार किया जाता है तो संभावित नुकसान वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः रु० 182.36 लाख, रु० 191.48 लाख और रु० 201.05 लाख होगा।</p>
<p>(iii). वीएसपीएल ने अपने द्वारा वीपीटी को देय संपूर्ण राजस्व हिस्सा पास-थू रूप में शामिल किया है जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। लागत विवरण में पास-थू रूप में सुविचारित राजस्व हिस्सा प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित करें</p>	<p>हालांकि वीएसपीएल ने दूसरे उद्धरण की सीमा तक राजस्व हिस्सा परिकलित किया है परंतु संशोधित लागत विवरण में इसने पूर्ण राजस्व हिस्से को पास-थू रूप में सुविचारित किया है। यह सूचित किया जाता है कि अगले तीन वर्षों के लिए राजस्व हिस्से का अनुमान लगाने के समय अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित रशि अर्थात् 12.811 प्रतिशत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।</p>



		<p>पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी को भुगतान किया गया वास्तविक राजस्व हिस्सा निम्नवत् है:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>17.111 प्रतिशत की दर से देय वास्तविक राजस्व हिस्सा (रु० लाखों में)</th><th>12.811 प्रतिशत की दर से दूसरे उद्घरण की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा (रु० लाखों में)</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>24.24</td><td>18.15</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>79.21</td><td>59.30</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>109.72</td><td>82.15</td></tr></table>	वर्ष	17.111 प्रतिशत की दर से देय वास्तविक राजस्व हिस्सा (रु० लाखों में)	12.811 प्रतिशत की दर से दूसरे उद्घरण की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा (रु० लाखों में)	2004-05	24.24	18.15	2005-06	79.21	59.30	2006-07	109.72	82.15
वर्ष	17.111 प्रतिशत की दर से देय वास्तविक राजस्व हिस्सा (रु० लाखों में)	12.811 प्रतिशत की दर से दूसरे उद्घरण की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा (रु० लाखों में)												
2004-05	24.24	18.15												
2005-06	79.21	59.30												
2006-07	109.72	82.15												
8.	<p>पट्टा किराये:</p> <p>परिकलन सत्यापित करें और पुष्टि करें कि इस मद के अनुमानन के लिए सुविचारित पट्टा दर वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p>	<p>लेखापरीक्षित लेखों में निर्दिष्ट पट्टा किराये में पट्टे पर दी गई भूमि के लिए और पट्टे पर दिए गए भवन के लिए भी वीपीटी को भुगतान किए गए दोनों किराए शामिल हैं। वीपीटी के संशोधित दरमान की धारा 6 (2) के अनुसार वीपीटी को देय पट्टा किराया निम्नवत् पुनर्गणित किया गया है और संशोधित लागत विवरण तथा प्रपत्र 3 बी में अधुनातित किया गया है:</p> <table><tr><td>1) 121700 वर्ग मी० X 90.55 प्रति 100 वर्ग मी० X 53 सप्ताह</td><td>= रु० 58,40,566/-</td></tr><tr><td>2) रु० 86,630/- प्रति माह की दर से भवन पर पट्टा किराया</td><td>= रु० 10,39,560/-</td></tr><tr><td><b>जोड़</b></td><td><b>= रु० 68,80,126/-</b></td></tr></table> <p>एतद्वारा यह पुष्टि की गई है कि अनुमानन के लिए सुविचारित पट्टा किराया दर वीपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार है।</p>	1) 121700 वर्ग मी० X 90.55 प्रति 100 वर्ग मी० X 53 सप्ताह	= रु० 58,40,566/-	2) रु० 86,630/- प्रति माह की दर से भवन पर पट्टा किराया	= रु० 10,39,560/-	<b>जोड़</b>	<b>= रु० 68,80,126/-</b>						
1) 121700 वर्ग मी० X 90.55 प्रति 100 वर्ग मी० X 53 सप्ताह	= रु० 58,40,566/-													
2) रु० 86,630/- प्रति माह की दर से भवन पर पट्टा किराया	= रु० 10,39,560/-													
<b>जोड़</b>	<b>= रु० 68,80,126/-</b>													
9.	<p>उपस्कर किराया प्रभार:</p> <p>(i). (क). वर्ष 2007-08 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमान को न्यायोचित ठहराने के लिए वीएसएल द्वारा ठेकेदारों के साथ किए गए करारों की प्रति भेजें।</p> <p>(ख). उतराई प्रचालनों के लिए वीपीटी द्वारा प्राप्त की गई बाज सेवाओं के लिए प्रेषित बिल की प्रतियां दर्शाती हैं कि दर लगभग रु० 70 प्रति टन है। इसके विपरीत 'उपस्कर किराया प्रभार' शीर्ष के अधीन उतराई के लिए प्राप्त की गई सेवाओं का अनुमान लगाने के लिए रु० 11 प्रति टन पर विचार किया गया है। व्यय के अनुमानन में इस भिन्नता के कारण स्पष्ट करें। इसके अलावा इस लागत मद के अनुमानन में अंतर को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य, यदि कोई हों, भेजें।</p>	<p>(क). इसके अनुमान पर 31 जनवरी 2007 को टीएएमपी को प्रशुल्क प्रस्ताव जमा किया था कि वीपीटी 11 मी० डुबाव के पोतों के लिए धरण I के अधीन भारी निकर्षण जनवरी 2007 तक पूरा कर लेगा। उसके बाद 14 मीटर डुबाव के पोतों के लिए वीएसपीएल द्वारा भारी निकर्षण के धरण II के जुलाई 2007 तक पूरा होने की संभावना थी। तथापि, इसके अनुमान पूरे नहीं हो सके। धरण I के अधीन वीपीटी भारी निकर्षण के सितम्बर, 2007 तक पूरा होने की संभावना और धरण II के अधीन वीएसपीएल भारी निकर्षण के उसके 8 महीनों के भीतर अर्थात् मार्च, 2008 तक पूरा होने की संभावना है।</p> <p>(ख). उपर्युक्त स्थिति ने वीएसपीएल को बिना विकल्प के छोड़ दिया है, परंतु मार्च 2008 तक 10.06 मी० से अधिक के आने वाले सभी पोतों का बाह्य हारबर पर उतराई प्रचालन होगा। उतराई प्रचालन बाज और फ्लोटिंग क्रेन दोनों की सेवाओं की अपेक्षा करता है। बिलों की प्रतियां पहले ही भेजी गई हैं। उतराई प्रचालनों पर पोतांतरण प्रभारों के रूप में वीपीटी को रु० 3 प्रति टन की राशि भी देय है। इन सभी लागतों को जोड़ा गया है और उतराई प्रचालन के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए रु० 113 प्रति टन पर विचार किया गया है।</p> <p>(ग). पत्तन पर आने वाले गहरे डुबाव के पोतों के आगमन पैटर्न के अनुसार यह अनुमान लगाया गया है कि प्रत्येक पोत के कार्गो के 2008-09 में 35 प्रतिशत, 2009-10 में 25 प्रतिशत और 2010-11 में 15 प्रतिशत बाह्य हारबर में उतारे जाने की जरूरत होगी।</p> <p>(घ). इन उपस्करों की वार्षिक लागत का संशोधित विवरण में अनुमान</p>												

		<p>लगाया गया है। लागत सकलतः उत्तराई प्रचालन के लेखा पर वर्ष 2007-08 के दौरान रु० 3.19 करोड़ से रु० 19.88 करोड़ की मूल अनुमानित राशि से भिन्न है। यह उल्लेखनीय है कि डुबाव को गहरा करने के कारण वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए व्यय कम हो रहा है जोकि चलाए जाने वाले उत्तराई प्रचालनों को कम करता है।</p>
	<p>(ii). (क) वर्ष 2006-07 में किराये पर लिए गए और 2007-08 में किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के ब्योरे भेजे। अतिरिक्त क्षमता और अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के कारण परिकल्पित उत्पादकता में सुधार भी दर्शाएं।</p> <p>(ख). क्षमता परिकलन में किराये पर लिए गए उपस्कर की तैनाती के कारण अतिरिक्त क्षमता को शामिल करना प्रतीत नहीं होता है। किराये पर लिए गए उपस्कर को प्रभावशाली ढंग से उपयोग किया जाता है अथवा नहीं, बर्थों की क्षमता निर्धारण के निर्धारण के लिए प्रासंगिक कारक नहीं होगा। यह दोहराया जाता है कि किराये पर लिए गए उपस्कर के लेखा पर अतिरिक्त क्षमता और उससे परिकल्पित उत्पादकता में सुधार भी दर्शाया जाए।</p>	<p>(क). वर्ष 2006-07 के दौरान पोकलेन्स, पे-लोडर्स, जेड बार्स, फ्लोटिंग क्रेन, मोबाइल हारबर क्रेन, डम्पर, बार्ज आदि किराये पर लिए गए थे और उत्तराई प्रचालनों को शामिल करते हुए कार्गो प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए अगले तीन वर्षों के दौरान किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित है :</p> <p>अनुमानित उत्तराई दरें केवल तभी अर्जित की जा सकती हैं जब उपयुक्त उपस्कर प्रभावी ढंग से उपयोग किए जाते हैं। ऑन-बोर्ड उपस्कर के संदर्भ में अन्य करार भेजे गए हैं।</p> <p>(ख). टर्मिनल क्षमता का परिकलन ईक्यू-8 के मामले में बीएमएस रेटिड क्षमता और ईक्यू-9 के मामले में बर्थ क्षमता के आधार पर किया गया है। टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के समय प्रचालनों के दौरान प्रयुक्त अतिरिक्त उपस्कर की क्षमता पर भी विचार किया गया है।</p>
10.	बीमा	
	<p>वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानों को सही ठहराने के लिए शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली पर लिए गए बीमा कवर का दस्तावेजी समर्थन भेजें।</p> <p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>इसने जनवरी 2007 से 2008 अवधि के लिए बीमा पॉलिसी की प्रति भेजी है जो यह दर्शाती है कि बीमा कम्पनी का रु० 54.06 लाख का बीमा प्रीमियम का भुगतान किया गया है। वर्ष 2006-07 के दौरान 5.4 प्रतिशत की मुद्रास्फीति दर के साथ किए गए वार्षिक बीमा भुगतान के आधार पर लागत विवरण में आगले तीन वर्षों के लिए अनुमान संशोधित किए गए हैं। इंडस्ट्रियल ऑल रिस्क पॉलिसी के अनुसार परिसंपत्तियां पुनर्स्थापन मूल्य अथवा रिइनस्टेटमेंट मूल्य के लिए (परंतु मूल्यहासित मूल्य पर नहीं) बीमित होंगी। अतः प्रीमियम बीमित राशि पर भुगतान किया जाएगा।</p>
11.	प्रबंध और सामान्य उपरिख्य.	
	<p>प्रबंध तथा सामान्य उपरिख्यो में 17 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने के लिए विशिष्ट कारण स्पष्ट करें क्योंकि यह व्यय सामान्यतः अचल प्रकृति का है।</p>	<p>इसने नोट कर लिया है और लागत विवरण में जरूरी संशोधन करने का उल्लेख किया है।</p>
12.	<p>(i). प्रारंभिक व्यय और अपक्रंट शुल्क का संव्यवहार अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अभीकृत सामान्य दृष्टिकोण और वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में यथा सुविचारित के अनुसार नहीं है। प्रशुल्क परिकलन की प्रयोजना से इसे पूर्व अवधि और भावी अनुमानों के लिए सम्पूर्ण परियोजना अवधि में फैलाते हुए इस व्यय के संव्यवहार को संशोधित करें।</p>	<p>प्रारंभिक व्ययों का संव्यवहार प्रचलित लेखाकन मानकों के अनुसार किया गया है और कम्पनी के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षित किया गया है। रु० 8.30 करोड़ का अपक्रंट शुल्क पूजीकृत किया गया है और एलए की अवधि अर्थात् 30 वर्षों में प्रभाजित किया गया है। हालांकि इसे इस शीर्ष के अधीन अलग-से नहीं दर्शाया गया है, परंतु इसे मूल्यहास/प्रभाजन प्रभार में शामिल किया गया है।</p>
	<p>(ii). इस जवाब के मद्देनजर, वीएसपीएल से अनुरोध किया गया था कि प्रचालन-पूर्व व्ययों और अपक्रंट शुल्क को सकल प्रखंड से अलग किया जाए और मूल्यहास तथा निवल प्रखंड को भी समायोजित किया जाए। प्रारंभिक व्यय और अपक्रंट शुल्क की लागत विवरण में पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया जाए और प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में दिए गए संव्यवहार के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में बांटा जाए।</p>	<p>यह बताया गया है कि इसमें अपक्रंट शुल्क के लिए रु० 8.30 करोड़ का भुगतान किया है। यह शुल्क ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों की लागत के रूप में पूजीकृत किया गया है। कुल बर्थ लागत (अपक्रंट शुल्क सहित) परियोजना अवधि अर्थात् 30 वर्षों में प्रभाजित की गई है। अतः हालांकि अपक्रंट शुल्क का प्रभाजन अलग से नहीं दर्शाया गया है, परंतु लागत विवरण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>
13.	मूल्यहास	
	<p>पुष्टि करें कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के</p>	<p>अचल परिसंपत्तियों, परियोजना बर्थों से इतर, पर मूल्यहास कम्पनी</p>

	अनुसार अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर, जो भी ज्यादा हो, किया गया है। कम्पनी अधिनियम में दी गई मूल्यहास अनुसूची में प्रासंगिक स्लेबों का संदर्भ देते हुए मूल्यहास के परिकलन के लिए सुविचारित मूल्यहास दर दर्शाए।	अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV में विनिर्दिष्ट दरों के आधार पर स्ट्रेट-लाइन पद्धति का इस्तेमाल करते हुए उपलब्ध करवाया जा रहा है। परियोजना बर्थ वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस करार के जीवनकाल पर मूल्यहासित किए गए हैं।
14.	तकनीकी सेवा शुल्क:	
	(i). वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़े तत्संबंधी वार्षिक लेखों में तकनीकी सेवा शुल्क संबंधी किसी शुल्क के बारे में रिपोर्ट नहीं करते हैं। वर्ष 2007-08 से इस प्रवेश को शुरू किए जाने का आधार तकनीकी विशेषज्ञता प्रदान करने के लिए संबद्ध पक्ष के साथ वीएसपीएल द्वारा हस्ताक्षरित करार के रूप में दस्तावेजी समर्थन के साथ तर्कसंगत ठहराए।	एलए के अनुसार, मै0 पोर्टिया मैनेजमेंट सर्विसस लिमिटेड (पीएमएसएल) उपस्करण, प्रचालन, प्रचालनों का अनुरक्षण और प्रबंध करेगा। करार दिनांक 19-01-2005 के अनुसार, रु0 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क दोनों बर्थों के व्यावसायिक प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय है। इसलिए, यह व्यय पिछले दो वर्षों में नहीं दिखाया गया है। इसने पीएमएसएल के साथ हुए करार की प्रति भेजी है।
	(ii). प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में इस मद को लागत रूप में शामिल करने को सही ठहराने के लिए, जैसाकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है, आयकर अधिनियम की धारा 92 के अधीन यथा परिभाषित वीएसपीएल और संबद्ध पक्ष के बीच हुए संयवहार के 'आमर्स लैथ रिलेशनशिप' को स्थापित करने के लिए आईटी प्राधिकारियों से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजे।	वर्ष 2004-05 और 2005-06 को आयकर विवरणियां आयकर विभाग को दाखिल की गई हैं। यह आयकर प्राधिकारियों से उन्हें जैसे और जब प्राप्त होने वाले निर्धारण आदेशों को जमा करने के लिए सहमत है। इसने यह प्रमाणित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजा है कि मै0 पोर्टिया मैनेजमेंट सर्विसस लिमिटेड (पीएमएसएल) को देय शुल्क आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के उपबंधों के अनुसार यथा परिकलित आमर्स लैथ कीमत के संबंध में निर्धारित किया गया है।
	(iii). कृपया स्पष्ट करें कि क्या पीएमएस द्वारा प्रदत्त तकनीकी सेवा का लाभ सम्पूर्ण परियोजना के लिए उपलब्ध करवाए जाने की संभावना है। यदि ऐसा है, वीएसपीएल पीएमएस को देय तकनीकी सेवा शुल्क का परियोजना की शेष अवधि में प्रमाणित करने पर विचार कर सकता है।	पीएमएस के साथ करार दो चरणों में है। भुगतान की गई रु0 45 मिलियन की एकमुश्त राशि पूंजीकृत की गई है और परियोजना अवधि में प्रभाजित की गई है। द्वितीयतः रु0 10 मिलियन प्रतिवर्ष की वार्षिक सहमत राशि व्यावसायिक प्रचालन के पश्चात 3 वर्षों की अवधि के लिए देय है। इस भुगतान को राजस्व व्यय माना गया है।
15.	नियोजित पूंजी:	
(i).	निवल अचल परिसंपत्तियां:	
	(क). वीएसपीएल ने वर्ष 2005-06 के अंत में रु0 222.89 करोड़ का सकल प्रखंड और रु0 112.79 करोड़ का अतिरिक्त निवेश वर्ष 2006-07 में (प्रारम्भिक प्रस्ताव में) और वर्ष 2007-08 में रु0 5.07 करोड़ है। प्रचालनों के शुरू होने से वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 तक किए गए कुल निवेश और वर्ष 2007-08 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन वीएसएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में परिकल्पित निवेश योजना के अनुसार प्रतीत नहीं होती है। पूंजी निवेश के अनुमान में ऐसी भिन्नताओं के कारण और एलए में परिकल्पित स्थिति को स्पष्ट और तर्कसंगत ठहराने की जरूरत है।	एलए का परिशिष्ट 14 न्यूनतम और संभावित निवेश योजना विनिर्दिष्ट करता है। परंतु परियोजना को कार्यान्वित करने में विलंब के कारण, परियोजना लागत में विचारणीय वृद्धि की गई है।  लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वीएसपीएल का वर्ष-वार सकल प्रखंड वर्ष 2005-06 में रु0 222.89 करोड़ और 2006-07 में रु0 289.61 करोड़ है।  एलए में निर्दिष्ट किया गया अनुमानित निवेश वर्ष 2000 में मूल्यकरण पर आधारित है, जबकि वास्तविक निवेश बाद के वर्षों में किया गया है और तब से वृद्धि शामिल की गई है।  अपने बर्थों पर पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए जलमार्गों को गहरा करने और चैनल के निकर्षण तथा समीपवर्ती ईक्यू-8 और ईक्यू-9 की 13.50 मी0 तक गहरा करने के लिए भी निवेश वीएसपीएल की लागत पर विचार किया जा रहा है।  इस संबंध में वीपीटी की यह टिप्पणी है कि इसे पूंजी लागत में शामिल नहीं किया जा सकता, कृपया यह नोट करें कि, जहां तक वीपीटी के हित का संबंध है वह केवल टर्मिनल मूल्य का निर्धारण करना है इसे पूंजी लागत के रूप में शामिल नहीं किया जाएगा। कृपया यह देखा जाए कि

	किसी भी पूजा लागत को निवेश पर प्रतिलाभ परिगणित किए जाने की जरूरत है।
<p>(ख). वीएसपीएल द्वारा प्रवेश चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए समझौता द्वापन दिनांक 24 नवम्बर, 2006 का खंड 2 उल्लेख करता है कि वीएसपीएल प्रवेश चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए प्रोद्भूत निवेश को लाइसेंस करार के अधीन व्यय के रूप में विचार नहीं करेगा और इस लेखा पर कोई क्षतिपूर्ति अथवा प्रोत्साहन प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वीपीटी ने भी बताया है कि भारी निकर्षण लागत को एमओयू के अनुसार प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, वर्ष 2007-08 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़ी गई ₹ 49.95 करोड़ की निकर्षण लागत वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए एमओयू के अनुसार नहीं पाया गया है और इसलिए इसे प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में अलग रखा जा सकता है।</p>	<p>अनुमानित भारी निकर्षण लागत ₹ 49.95 करोड़ है।</p> <p>इस परियोजना के अधीन निकर्षण कार्य की लागत वीपीटी में चट्टान प्रिडोमिनेंटली जलमार्ग अर्थात् आंतरिक हारबर को प्रवेश चैनल, आंतरिक घुमाव चक्र और उत्तरी अर्ग सहित निकर्षण के लिए है और कार्य की लागत का छोटा घटक ईव्यू 8 और ईव्यू 9 जलमार्गों में निकर्षण के लिए है। चूंकि बीओटी लाइसेंस करार में प्रस्तावित निकर्षण नहीं दिया गया है, इसलिए वीएसएल और वीपीटी के बीच हुए एमओयू में यह सहमति है कि वीपीटी द्वारा परियोजना लागत के मूल्यांकन के प्रयोजन के लिए इसे शामिल नहीं किया जा सकता।</p> <p>अतः एमओयू का आशय लाइसेंस करार की शर्तों में वीपीटी के भुगतान करने, यदि कोई हो, के संदर्भ में इस निवेश को बीओटी परियोजना के लिए पूंजी लागत के रूप में विचार करना नहीं है और जहां तक वीपीटी का संबंध है इस लेखा पर कोई क्षतिपूर्ति अथवा संवर्धनात्मक प्रशुल्क का दावा करना नहीं है।</p> <p>अवसरवना सृजित करने के लिए प्रोद्भूत सम्पूर्ण लागत को लाइसेंस अवधि के दौरान वसूल किया जाना है, ऐसा स्थान बूढ़ना होगा जब इन सेवाओं के लिए उपयुक्त लागत परिगणित की जाती है। यह भी नोट किया जाए कि स्वयंसेवाओं को सुविधा के लिए भुगतान करना होगा और कोई सेवा निःशुल्क नहीं मिलेगी।</p>
<p>(ग). पुष्टि करें कि केवल पूरे किए गए और शुरू की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के अधीन दर्शाई गई हैं और पूर्णतः मूल्यहासित परिसंपत्तियों को अलग रखा गया है।</p>	<p>इसने पुष्टि की है कि केवल पूरे किए गए और शुरू की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के अधीन दर्शाई गई हैं और पूर्णतः मूल्यहासित परिसंपत्तियों को अलग रखा गया है।</p>
<p>(घ). 2007-08 में किए गए निवेश और किराये पर लेने तथा तैनाती के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर के संदर्भ में, कृपया क्षमता, अतिरिक्त प्रशुल्क/व्यवसाय, इकाई प्रचालन लागत में कटौती तथा प्रचालनात्मक कुशलता में किसी अन्य सुधार के अलावा इसके प्रभाव को परिगणित करें।</p>	<p>टर्मिनल की क्षमता बीएमएचएस तथा निकर्षण के शुरू होने के कारण भिन्न नहीं है, पहले यथा पुनर्निर्धारित को छोड़कर। परंतु, पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के कारण और प्रचालनात्मक कुशलता में बीएमएचएस तथा कार्गो प्रहस्तन की परंपरागत पद्धति के माध्यम से कार्गो के अभियंत्रित प्रहस्तन के कारण सुधार आएगा। ये अनुमान उपर्युक्त पहलुओं पर विचार करने के पश्चात लगाए गए थे।</p>
<p>(ड). स्पष्ट करें कि तकनीकी सेवा शुल्क ₹ 4.71 करोड़ वर्ष 2006-07 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में अतिरिक्त रूप में क्यों शामिल किया गया है। वीएसपीएल इस व्यय को पृथक् प्रविष्टि दर्शाते हुए परियोजना अवधि में प्रभावित करने पर विचार कर सकता है। तकनीकी सेवा शुल्क को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा जाए और मूल्यहास, मरम्मत तथा अनुरक्षण, बीमा और निवल प्रखंड का परिकलन उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।</p>	<p>(i). ₹ 45 मिलियन का तकनीकी सेवा शुल्क अभिकल्प के लिए परामर्श सेवाओं, इंजीनियरिंग, निर्माण, योजनाकरण, उपस्करण, प्रचालन और नौ पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विसेस के साथ करार के अनुसार परियोजना के संबंध में प्रबंध, प्रशासनिक और तकनीकी सेवाओं सहित अनुरक्षण और पुनर्स्थापन के लिए भुगतान किया गया है। बैंकों के साथ दीर्घावधि ऋण सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए सिडिकेशन शुल्क के लिए ₹ 63 लाख की राशि भी प्रोद्भूत की गई थी। अतः उपर्युक्त व्यय प्रचलित लेखांकन मानकों के अनुसार और सांविधिक लेखाकारों द्वारा प्रमाणित लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार, पूंजी प्रकृति का है, इसलिए इन दो राशियों को शेष परियोजना अवधि में पूंजीकृत और प्रभावित किया गया है।</p> <p>(ii). मरम्मतें और अनुरक्षण, मूल्यहास आदि की गणना के प्रयोजन से इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि राशि को केवल परियोजना अवधि में प्रभावित किया गया है। इसके अलावा, बीमा लागत पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यह राशि प्रोद्भूत की गई वास्तविक राशि के आधार पर अनुमानित की गई है परंतु परिसंपत्तियों की लागत के प्रतिशत के रूप में नहीं। जहां तक मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत का संबंध है, चूंकि केवल 1 प्रतिशत लागत रूप में माना गया है, इसलिए इसका लागत</p>

		विवरण पर ज्यादा प्रभाव नहीं पड़ेगा।
(ii).	कार्यगत पूंजी:	
	(क). प्रशुल्क दिशा-निर्देश विविध देनदारियों को दो माह की संपदा आय और कार्यगत पूंजी के रिकलन के समय भारतीय रेलवे को देय रेलवे टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करते हैं। चूंकि ये दो मर्दे वीएसपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं होगी, इसलिए कार्यगत पूंजी के अनुमानन के लिए विविध देनदारी का अनुमानन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार संशोधित किया जाए।	विविध देनदारियों के आंकड़े टीएमपी के दिशा-निर्देशों अर्थात् 2 माह के टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार अथवा वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अधुनातित किए गए हैं। 31 मार्च 2007 को वास्तविक देनदारी बकाया रु० 2.63 करोड़ है।  घाटशुल्क और बर्थ किराये को छोड़कर, अन्य प्रभार वीएसपीएल द्वारा अग्रिम रूप में वसूल नहीं किए जाते हैं। व्यापार के अनुरोध के अनुसार, वीएसपीएल को ग्राहकों को कुछ ऋण अवधि दी जानी चाहिए। अतः कार्यगत पूंजी गणना के प्रयोजन से एक माह का राजस्व (पोत संबंधित आय अतिरिक्त, जोकि सामान्य अग्रिम रूप में वसूल किया जाता है) विविध देनदारियों के रूप में सुविचारित किया गया है। टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि इससे सहमति प्रदान करें।
	(ख). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए अनुमानित वस्तुसूची के लिए विस्तृत गणना भेजें।	वस्तुसूची के आंकड़े टीएमपी के दिशा-निर्देशों अर्थात् 6 माह का उपभोग के अनुसार अधुनातित किया गया है। 31-03-2007 को शेष वस्तुसूची रु० 24.73 लाख है।
	(ग). कार्यगत पूंजी के रोकड़ शेष का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अधुनातित किया जाए। इस मद के परिकलन का विस्तृत आधार भेजें।	कार्यगत पूंजी में रोकड़ शेष का अनुमानन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों अर्थात् एक माह के रोकड़ व्यय के अनुसार संशोधित किया गया है। चूंकि टीएमपी के दिशा-निर्देश मौजूदा देयता के बारे में कुछ विशेष नहीं कहा गया है, इसलिए इसने देयता की गणना करने के लिए मानक कार्यगत पूंजी अनुपात प्रतिमानक अर्थात् 2:1 पर विचार किया है। टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि इससे सहमति प्रदान करें।
16.	बर्थ किराया आय, प्रचालन लागत की प्रत्येक मद, मूल्यहास, उपरिव्यय तथा बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली और परंपरागत कार्गो प्रहस्तन प्रणाली के बीच नियोजित पूंजी के आबंटन का आधार स्पष्ट करें।	(क). कोयला प्रहस्तन के लिए सृजित राजस्व और प्रोदभूत व्यय बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली को आबंटित किया गया है और कोयला से इतर कार्गो मदों के लिए इसे परंपरागत प्रहस्तन प्रणाली को आबंटित किया गया है।  (ख). कार्गो प्रहस्तन की अभियांत्रिक पद्धति और कार्गो प्रहस्तन की परंपरागत पद्धति के लिए परिसंपत्तियों को अलग-से चिह्नित किया गया है और मूल्यहास उपर्युक्त आधार पर परिगणित किया गया है।
17.	प्रपत्र 7 - वास्तविक और पूर्ववर्ती अनुमानों की तुलना	
	(i). प्रपत्र 7 में सुविचारित वैयक्तिक मर्दे पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से मेल नहीं खाती हैं। वीएसपीएल को हमारे आदेश में यथा सुविचारित अनुमानों और तत्संबंधी वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वास्तविकताओं से विधिवत् मिलान करते हुए इस विवरण में जरूरी शोधन करें।	प्रशुल्क निवेदन के पुराने प्रारूपों में, तकनीकी सेवा शुल्क, उपस्कर किराया आदि के लिए कोई पृथक कॉलम नहीं दिया गया था। इन्हें उस समय प्रचालन व्ययों के अधीन दर्शाया गया था। चूंकि नए प्रारूप विशेष रूप से अपेक्षा करते हैं कि आंकड़े अलग-से भरे जाएं, इसलिए इसे अलग-से दर्शाया गया है। इसके अलावा, परिसंपत्तियों के पूंजीकरण की प्रक्रिया के दौरान, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के व्यावसायिक प्रचालनों से पूर्व प्रोदभूत कुछ प्रचालन व्यय (पट्टा किराये, बीमा आदि सहित) पूंजीकृत किए गए हैं। विशेषतः वार्षिक लेखे इस प्रोदभूत किए गए कुल प्रचालन व्यय से कटौती रूप में दर्शाते हैं।
	(ii). चूंकि यह विश्लेषण वास्तविकताओं और पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों की तुलना करने के लिए है, इसलिए अनुमानों और वास्तविकताओं दोनों के संदर्भ में प्रतिलाम का परिकलन प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति/दृष्टिकोण को बनाए रखते हुए संशोधित करें।	लागत विवरण टर्मिनल के क्षमता उपयोग के आधार पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम से जोड़कर संशोधित किया गया है।
18.	उपयुक्त छूट कारक लागू करते हुए एलए की शर्तों के अनुसार परियोजना के अंत में प्रोदभूत होने के	एलए की शर्तों के अनुसार परियोजना के अंत में टर्मिनल मूल्य रु० 4 करोड़ प्रति बर्थ कुल राशि रु० 8 करोड़ है। पिछले प्रस्ताव के दौरान

	लिए अनुमानित टर्मिनल मूल्य की ऋण वापसी का विस्तृत परिकलन मेजें।	टीएएमपी द्वारा यथा अंगीकृत टर्मिनल मूल्य मौजूदा प्रस्ताव के लिए भी अनुसरित किया गया है।
	दरमान:	
1.	सामान्य निबंधन और शर्तें:	
	(i). यह खंड शामिल करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं. 8 संशोधित करें कि वीएसपीएल अनुपूरक अथवा प्रभार अधीन बिल नहीं देगा, यदि प्रचालक को देय राशि रु0 100/- अथवा कम हो।	टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार यह खंड संशोधित किया गया है।
	(ii). पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों अथवा प्रचालक द्वारा विलंबित वापसियों पर प्रस्तावित ब्याज की दंडात्मक दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक अधुनातित करें।	टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार खंड संशोधित किया गया है।
	(iii). हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2005-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 द्वारा निर्धारित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी प्रावधानों को शामिल करने के लिए प्रस्तावित शर्त सं. 14 संशोधित करें।	टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार प्रस्तावित शर्त संशोधित की गई है।
	(iv). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त शामिल करें: "उपयोक्ताओं को वीएसएल के कारण उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।"	टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार यह शर्त शामिल की गई है।
	(v). वीएसपीएल ने एक शर्त (टिप्पणी सं.15) प्रस्तावित की है जिसमें यदि क्राफ्ट/उपस्कर आदि को कोई नुकसान पहुंचता है तो किराये पर लेने वाले को नुकसानों के प्रभार जमा करने होंगे। वीएसपीएल ने अपने दावे के स्वीकार होने पर बीमा कम्पनी से प्राप्त नुकसान की लागत की वापसी का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित शर्त को शामिल करने के लिए कारणों को इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट किए जाने की जरूरत है कि वीएसपीएल वर्ष 2007-08 और 2008-09 के क्रमशः प्रत्येक वर्ष में बीमा प्रीमियम पर पहले ही विचार कर चुका है और प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.14 अपेक्षा करता है कि पत्तन/प्रचालक को बीमा कम्पनी अथवा बीमा निधि में किए गए अंशदान, यदि कोई हो, से क्षति की मरम्मत की लागत वसूल करनी होगी। यदि वीएसपीएल बीमा कम्पनी द्वारा उसके दावे को स्वीकार करने तक आकस्मिक उपाय के रूप में उपयोक्ता से जमानत राशि का प्रस्ताव करता है तो वीएसपीएल द्वारा वापसी की जाती है तो ऐसी प्रतिधारित जमा राशि पर ब्याज देना होगा।	वर्तमान बीमा पॉलिसी अर्थात् इंडस्ट्रियल ऑल रिस्क्स पॉलिसी की शर्तों के अनुसार, रु0 5 लाख से अधिक मूल्य वाले नुकसानों के लिए ही दावा किया जा सकता है। रु0 5 लाख से कम के नुकसान इसमें शामिल नहीं हैं। इसलिए, वीएसपीएल क्राफ्ट/उपस्कर को हुए नुकसान के लिए बीमा, यदि कोई हो, द्वारा प्रतिपूर्ति नहीं किए गए व्यय की देयता की पूर्ति के लिए किरायेदार से जमा राशि रखने के लिए प्रवृत्त है।  इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा किरायेदार को वापस की जाने वाली राशि पर ऐसी वापसी राशियों के लिए यथा सामान्यतः लागू ब्याज देगा।
2.	खंड 2.1.1 - बर्थ किराये की अनुसूची	
	(i). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.10 बर्थ किराया प्रभार का एकल स्लैब विनिर्दिष्ट करता है। मौजूदा एकल टियर दर के स्थान पर दो टियर स्लैबों में प्रस्तावित बर्थ किराया अनुसूची संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार	उच्चतर जीआरटी के बड़े/गहरे डुबाव वाले पोतों के लिए जलमार्गों को गहरा करने के लिए निकर्षण हेतु भारी लागत प्रोद्भूत की जा रही है। पोत की केवल इन्हीं श्रेणियों के लिए बर्थ किराया पृथक स्लैब रूप में प्रस्तावित किया गया है। ऐसे बड़े पोत बर्थ के आउटपुट को बढ़ाने में सहयोग करते हैं। इस जीआरटी श्रेणी के लिए बर्थ किराया दर ऐसे

	नहीं पाए गए हैं। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से इस विषय के कारण स्पष्ट करें।	उच्चतर आउटपुट के कारण बर्थ पर पोत के विराम में समायोजित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है।  इस प्रकार, प्रस्तावित दो स्लैब प्रणाली से यह सुविधा सभी उपयोक्ताओं के लिए आकर्षक होने की संभावना है। संयुक्त उपयोक्ता सुविधा प्राप्तकर्ता के रूप में, वह ऐसे जीआरटी के पोतों के प्रहस्तन में मेदभाव नहीं करता है जोकि आंतरिक हारबर बर्थों में प्रहस्तित किया जा सकता है।																
	(ii). 3000 जीआरटी से अधिक के विदेशगामी पोत के मामले में अमेरिकी डॉलर 0.0020 प्रति जीआरटी के प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचने का विस्तृत परिकलन भेजें।	उच्चतर जीआरटी पोतों के लिए बर्थ किराया बर्थ किराये के प्रति टन घटक की वसूली के लिए प्रस्तावित किया गया है।																
	(iii). पोत के झूठे सिग्नल के लिए बर्थ किराये की दंडात्मक दरों की वसूली से संबंधित इस अनुसूची के अधीन सामान्य टिप्पणी सं. 3 संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.8.1 से 6.8.3 के अनुसार वीपीटी के दरमान में यथा निर्धारित स्पष्ट करें।	वीपीटी के लाइसेंसधारी के रूप में इसकी पोतों की बर्थिंग और अबर्थिंग में कोई भूमिका नहीं है। यह केवल एक प्रचालक है और सेवाएं प्रदान करने के लिए महापत्तन पर निर्भर है। पत्तन अपनी प्राथमिकताओं को देखता है और टर्मिनल प्रचालक की कोई चूक नहीं है यदि बर्थ पर पोत को बंधक बनाया जाता है, टर्मिनल प्रचालक को नुकसान नहीं होना चाहिए। अतः इसने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि महापत्तन के भीतर टर्मिनल पर यह शर्त अधिरोपित न की जाए। इसने अपने दरमान से इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया है।																
	(iv). यह शामिल करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं. 4 संशोधित करें कि प्रस्तावित टिप्पणी में उल्लिखित अन्य कारणों के अलावा बिजली गुल होने के मामले में भी किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाने चाहिए।	टीएमपी का सुझाव स्वीकार किया गया है और दरमान के 2.1.1 में बिन्दु सं. 4 उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।																
3.	अनुसूची 2.1.2 से 2.1.4 - दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार																	
(i).	2001 में वीपीटी के दरमान में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित आउटपुट प्रतिमानक वीएसपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकते। वास्तविक प्रचालनों में अर्जित अनुभव के आधार पर, वीएसपीएल उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श कर अपने टर्मिनल के लिए लागू आउटपुट प्रतिमानक प्रस्तावित कर सकता है। विकल्पतः जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, यह स्वीकार करते हुए कि आउटपुट प्रतिमानक डायनेमिक प्रकृति के हैं और समय-समय पर समीक्षा किए जाने की जरूरत है, वीपीटी को हमारे सुझाव के अनुसार वीएसपीएल वीपीटी और उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से प्रतिमानक निर्धारित करने के लिए सिद्धांत प्रस्तावित कर सकता है।	टीएमपी द्वारा सही कहा गया है कि आउटपुट प्रतिमानक वीपीटी के दरमान से अंगीकृत किए गए थे। चूंकि वीपीटी को 7 दशकों से ज्यादा का अनुभव हो चुका है, इसलिए वीपीटी द्वारा निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत और प्रारंभिक दरमान के दौरान शामिल किया गया था। परंतु आउटपुट प्रतिमानकों में उल्लिखित कार्यों मदों में से कई पिछले दो वर्षों के प्रचालनों के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित नहीं किए गए थे, कोयला, लौह अयस्क, आदि जैसी कार्यों मदों को छोड़कर।  यह टीएमपी की बातों से सिद्धांततः सहमत है। तथापि, वीएमएचएस जोकि इसके टर्मिनल पर प्रमुख घटक है जो मार्च, 2007 में ही शुरू किया गया था, प्रतिमानक स्थापित करने के लिए इसे कुछ अनुभव की आवश्यकता होगी।  चूंकि, इसने परंपरागत प्रहस्तन में केवल तीन वर्षों का अनुभव और वीएमएचएस में 9 महीनों का अनुभव प्राप्त किया है, इसलिए प्रस्तावित दरमान में आउटपुट प्रतिमानक निर्धारित करना साध्य नहीं है। अतः पर्याप्त अनुभव अर्जित करने के पश्चात, उपयोक्ताओं और वीपीटी के साथ विचार-विमर्श से आउटपुट प्रतिमानक प्रस्तावित किए जाएंगे। उस समय तक, मौजूदा आउटपुट प्रतिमानक जारी रखा जाए।																
(ii).	वीएसपीएल के बर्थ पर कितने पोतों ने अति-विराम किया है, पोतों के अति-विराम की अवधि और पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2004-05 से 2006-07 के लिए वीएसपीएल द्वारा एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराये का विश्लेषण भेजें।	अपेक्षित ध्योरे नीचे दिए गए हैं:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>पोतों की सं.</th><th>अति-विराम घंटों की सं.</th><th>एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>1</td><td>14</td><td>रु 0.50 लाख</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>2</td><td>40</td><td>रु 1.27 लाख</td></tr></table>	वर्ष	पोतों की सं.	अति-विराम घंटों की सं.	एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार	2004-05	1	14	रु 0.50 लाख	2005-06	शून्य	शून्य	शून्य	2006-07	2	40	रु 1.27 लाख
वर्ष	पोतों की सं.	अति-विराम घंटों की सं.	एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार															
2004-05	1	14	रु 0.50 लाख															
2005-06	शून्य	शून्य	शून्य															
2006-07	2	40	रु 1.27 लाख															
(iii).	जब वीएसपीएल पोतों से कुछ निष्पादन आश्वासन की उम्मीद करता है तो प्रचालक की ओर से	महापत्तनों के विपरीत जो भूस्वामी पत्तन हैं जिनके पास विभिन्न प्रचालन एजेंसियों द्वारा दी जाने वाली सभी सेवाएं हैं, वीएसपीएल स्वयं एक																

	कुशलता के रूप में प्रति आश्वासन भी प्रकट किया जाना चाहिए। यदि प्रचालक द्वारा निष्पादन के ऐसे न्यूनतम आवश्यक स्तरों को पूरा नहीं किया जाता है तो इसे आधार प्रशुल्क में छूट देने के लिए भी तैयार करना चाहिए। यह दोहराया जाता है कि प्रचालक की ओर से कुशलता के रूप में कुछ प्रति निष्पादन आश्वासन दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।	प्रचालन पतन है। निष्पादन प्रोत्साहन/हतोत्साहन निर्धारित करने के लिए ज्यादा प्रचालन एजेंसियां नहीं हैं। कुशलता में कमी से राजस्व अर्जन पर सीधा प्रभाव पड़ता है। इसलिए, स्थायी कुशलता अर्जित करने के लिए यह इसका विकल्प होगा। इसके मददेनजर, जैसे ही प्रचालन एजेंसियों में वृद्धि होती है और उनके बीच प्रतिस्पर्धा लाने के लिए, पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात प्रति-निष्पादन आश्वासन दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।
4.	अनुसूची 2.2 - पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार	
	प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.1.2 विनिर्दिष्ट करता है कि तटीय पोतों के लिए दरों का पुनर्निर्धारण तटीय पोतों के लिए रियायती दर निर्धारित करते समय दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिर्भर दर के संदर्भ में रिमोर्टिड न किया जाए। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में इस विशिष्ट खंड के मददेनजर, तटीय पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार प्रचलित विनिर्भर दर के संदर्भ में बिना इसे दोहराए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर बनाए रखा जाए।	तटीय पोतों को जल की आपूर्ति के मामले में प्रभारों की यथास्थिति बनाए रखने के लिए टीएएमपी का सुझाव स्वीकार किया गया है और संशोधित मसौदा दरमान में संशोधित किया गया है।
5.	अनुसूची 3.1 - घाटशुल्क	
	(i). विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए मौजूदा स्तर से घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती का वित्तीय प्रभाव बताएं।	यह स्पष्ट किया जाता है कि ज्यादातर उपयोक्ताओं ने घाटशुल्क पर मोलभाव किया है और वीपीटी प्रशुल्क पर घाटशुल्क वसूल करने के लिए मजबूर करता है क्योंकि दरमान अधिकतम दर है। इसलिए, कोयले तथा उर्वरक की घाटशुल्क दरों ने प्रस्तावित कटौती से आय अनुमानों के प्रभावित होने की उम्मीद नहीं है।  घाटशुल्क दर में कटौती कोयले के लिए ₹0 7/- (₹0 33 - ₹0 26) और उर्वरक के लिए ₹0 1.50 (₹0 29 - 27.50) है। तदनुसार, विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए कुल कटौती ₹0 2.38 करोड़ होगी।  वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान अनुमानित कार्गो की अन्य मदों के मामले में घाटशुल्क दर में कोई बदलाव नहीं हुआ है, इसलिए प्रभाव नहीं दिखाया गया है।
	(ii). संशोधित प्रस्तावित दरमान में, वीएसपीएल ने क्र.सं. 12, 13 और 14 के अधीन रसायनों, कच्चे तेल, पीएलएल और आरबीडी, पाम तेल, आदि के लिए घाटशुल्क दर शामिल की है। इन कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	इसमें अब तक उक्त कार्गो मदे प्रहस्तित नहीं की हैं। व्यापार द्वारा की गई वृष्टताओं के आधार पर, वीएसपीएल ने भविष्य में इन कार्गो मदों को प्रहस्तन करने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी/अन्य पतनों के मौजूदा दरमान के अन्तर्गत पर घाटशुल्क दर प्रस्तावित की गई हैं। इन कार्गो मदों के प्रहस्तन में अनुभव प्राप्त करने के पश्चात, यह घाटशुल्क दर संशोधित करेगा।
	(iii). क्र.सं. 20 में मशॉमरी के लिए प्रस्तावित यथामूल्य दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2 के मददेनजर होनी चाहिए। प्रत्येक कार्गो के लिए घाटशुल्क दर यथामूल्य दर प्रस्तावित करने की बजाय प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में कार्गो के भार और मात्रा के आधार पर प्रस्तावित करें।	टीएएमपी का सुझाव लगभग 5 वर्ष के समय में यथामूल्य दरों से दूर रहना है। इस दिशा में, संबंधित की साथ बातचीत शुरू की जाएगी।  यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने का कारण इस श्रेणी के अधीन कार्गो का उच्च मूल्य के मददेनजर है। इसके अलावा, ये मदे आयात कार्गो होने के नाते, वीएसपीएल इसे निकालित किए जाने तक इसे सुरक्षा कस्टोडी में रखे हुए कार्गो की सुरक्षा और सेफ्टी का उत्तरदायित्व सम्भालता है। इस कार्गो के प्रहस्तन में शामिल उच्च जोखिम के मददेनजर, यथामूल्य दर के आधार पर इसे वसूल करने की पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। किसी मामले में, इन कार्गो मदों की मात्राएं पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान अप्रासंगिक है।
	(iv). मौजूदा एकल दर के विपरीत कार्गो के	अवशिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क दरों के दो रेट प्रस्तावित करने के



	एफओबी/सीआईएफ मूल्य के आधार पर अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दरों के दो सैट प्रस्तावित करने के कारण और आधार स्पष्ट करें।	लिए कारण रिवर-सैंड आदि जैसी कम मूल्य की कार्गो मर्दे हैं जोकि ज्यादा घाटशुल्क वसूल करने से प्रभावित होंगी। इसे ध्यान में रखते हुए, वीपीटी दरमान के अनुसार अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दरों के दो सैट शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।
6.	अनुसूची 3.5 - विलंबशुल्क प्रभार	
	(i). दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में विनिर्दिष्ट सिद्धांत से लेते हुए प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त शामिल करें: "कार्गो पर उस अवधि के लिए विलंबशुल्क प्रभार प्रोदभूत नहीं होगा जब वीएसपीएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो की सुपुर्दगी/भरण की स्थिति में नहीं हो।"	टीएमपी का सुझाव स्वीकार किया गया है और यह शर्त संशोधित दरमान में शामिल की गई है।
	(ii). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.6 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त भी शामिल करें: "यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं के किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।"	स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद भूखंड किराये प्रभार्य हैं और केवल ऐसी अवधियों पर वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच यथा-सहमत हैं। यदि सहमत पट्टा अवधि के पश्चात भूखंड खाली नहीं किया जाता है तो केवल विलंबशुल्क ही वसूल किया जाता है।  टीएमपी के सुझाव के पीछे का औचित्य स्वीकार किया गया है। स्पष्टता के लिए, निम्नलिखित खंड जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है:- "आयात कार्गो के लिए 3 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 20 दिन की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद भूखंड किराये प्रभार्य हैं। निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण अवधि विशेष रूप से वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच सहमत है। यदि सहमत विशिष्ट अवधि के पश्चात प्लॉट खाली नहीं किया जाता है तो विलंबशुल्क वसूल किया जाता है।"
	(iii). (क). प्रस्तावित टिप्पणी से विभिन्न उपयोक्ताओं को प्रशुल्क के लागू करने में अस्थिरता होगी क्योंकि वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच सहमत भंडारण अवधि मामला-दर-मामला भिन्न होगी। इसकी बजाय टर्मिनल में कार्गो के विराम की लम्बी अवधि के लिए ग्रेडिड आधार पर भंडारण प्रभार निर्धारित करना ज्यादा उपयुक्त होगा।  (ख). अनुवर्ती प्रश्न में दी गई उपर्युक्त टिप्पणी और सुझाव के आलोक में, प्रस्तावित टिप्पणी हटाई जाए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.6 पहले दिए गए सुझाव अनुसार शामिल करें।	(क). भंडारण प्रभार केवल तभी लागू होगा जब क्षेत्र किराया आधार पर पट्टा पर दिया जाता है। अस्थिरता से बचने के लिए टिप्पणी सही की गई है।  (ख). स्वीकार किया गया है और निम्नलिखित टिप्पणी शामिल की गई है:- "यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।"
7.	अनुसूची 3.6 - भंडारण प्रभार	
	विलंबशुल्क प्रभार अंतरण क्षेत्र में कार्गो को रखने के लिए है। जबकि भंडारण प्रभार भांडागार सुविधा के रूप में कार्गो का चट्टा-लगाने के लिए आबंटित क्षेत्र के लिए है। इस भेद के मद्देनजर, भंडारण प्रभार की वसूली की इकाई को "प्रति 100 वर्ग मी0" आधार से "प्रति टन आधार" में बदलने का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें। संशोधित प्रस्ताव पर जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया था उन्होंने भी वसूली की दर में प्रस्तावित संशोधन पर आपत्ति उठाई थी। वीएसपीएल वसूली की मौजूदा इकाई को जारी रखने पर विचार कर सकता है। चट्टा क्षेत्र, औसत भंडारण समय और अन्य प्रासंगिक कारकों को विकसित करने के लिए इसके द्वारा किए गए निवेश	टर्मिनल का स्टॉक पाइल क्षेत्र केवल लगभग 55,000 वर्ग मी0 है। सबसिडेंस की हाल ही की घटनाओं के साथ सब-साइल स्थिति बहुत खराब नहीं है, इसलिए भंडारण क्षमता काफी कम हुई है। वीएसपीएल कार्गो को अंतरण क्षेत्र में 3 दिनों से ज्यादा रखने में समर्थ नहीं है। भंडारण अवधि में किसी और विस्तार से बर्थों की उत्पादकता रूक जाएगी और कार्गो की लदाई अथवा उतराई के लिए कोई स्थान नहीं रहेगा जिससे थ्रुपुट और राजस्व प्रभावित होगा। वीपीटी द्वारा टर्मिनल से दूर अतिरिक्त भूमि शीघ्र ही आबंटित किए जाने की संभावना है। विकसित करने पर, इसे भंडारण क्षेत्र माना जा सकता है। जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, बर्थों के समीप इस आबंटित भूमि बहुत कम है और बेहतर उत्पादकता के लिए, उतराई के पश्चात तत्काल हटाए जाने की जरूरत है। अतः बैकअप क्षेत्र "अंतरण क्षेत्र" माना जाना चाहिए। अपने कार्गो को लम्बे समय तक रखने से व्यापार को हतोत्साहित करने के लिए और कार्गो को तत्काल हटाने की बजाय इस क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए

	पर विचार करते हुए ग्रेडिड आधार पर दर निर्धारित की जाए।	इकाई प्रति टन आधार पर वसूल करने का प्रस्ताव किया है। निवेदन है कि वीएसपीएल मांडागार सुविधा नहीं है और किराया आधार पर भूमि को पट्टे पर देने के लिए वास्ट भूमि नहीं है।																				
8.	अनुसूची 39 : नौभरण प्रभार																					
	(i). नौभरण प्रभारों की वसूली के एवज में प्रदान की गई सेवाओं की सूची उपलब्ध करवाएं।	नौभरण गतिविधि में ऑन-बोर्ड लेबर की तैनाती, गियर सप्लाय की तैनाती, पोक्लेन्स जैसे ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती, पे-लोडर्स, इत्युमिनेशन अवसरचना, पर्यवेक्षण आदि शामिल हैं।																				
	(ii). विभिन्न घटकों के लिए पृथक नौभरण प्रभारों पर पहुंचने का आधार ऐसी नौभरण सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में विस्तृत परिकलन के साथ स्पष्ट करें।	(क). विभिन्न घटकों के लिए नौभरण प्रभार स्वाभाविक रूप से कॉम्प्लेक्सिटी और कार्गो की लदाई/उताराई के लिए अपेक्षित प्रयास से भिन्न-भिन्न होगा। इसके अलावा, जो आउटपुट अर्जित किया जा सकता है वह भी तत्संबंधी कार्गो की प्रत्यक्ष विशेषताओं पर निर्भर है। बल्क कार्गो के लिए सबसे महत्वपूर्ण कारक कार्गो के बल्क घनत्व, इसकी नमी, ग्रीन आकार, भार, पोत के होल्डस में प्रयुक्त किए जाने के लिए अपेक्षित उपस्कर, मैनुअल लेबर का मेल, आदि हैं।																				
	(iii). वर्तमान लागत स्तर से नौभरण सेवाएं प्रदान करने की लागत में वृद्धि के संदर्भ में, पेट-कोक, कोल्सराइड पेट-कोक, यूना पत्थर, जिप्सम के मामले में 97 प्रतिशत, लौह अयस्क में 66 प्रतिशत, कोकिंग कोयले में 15 प्रतिशत, फोल्डसफर में 11 प्रतिशत और ग्रेनाइट में 33 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित करने का औचित्य बताएं।	(ख). यह पुनः निवेदन किया गया है कि इस स्थिति में नौभरण गतिविधि के लिए कार्गो-वार वैयक्तिक लागत व्योरा देना साध्य नहीं है। दरें प्रस्तावित की गई हैं और व्यापार द्वारा स्वीकार की गई हैं। यह उल्लेखनीय है कि यदि दरमान में प्रस्तावित इन दरों पर विचार करने के पश्चात भी, इसे टीएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार यथा अनुमत्त अपेक्षित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ नहीं मिल रहा है। पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात, वीएसपीएल शामिल लागत पर विचार करने के पश्चात दरों को संशोधित करेगा। अतः टीएमपी से अनुरोध है कि इससे सहमति प्रदान करें।																				
	(iv). प्रदान सेवाओं की लागत के आधार पर परिकोजना कार्गो के संबंध में रु० 175 प्रति टन के प्रस्तावित नौभरण प्रभारों का विस्तृत परिकलन करें।	ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, महत्वपूर्ण कारक जो आउटपुट को प्रभावित करेंगे वे कार्गो के आयाम, वैयक्तिक स्लिंग बोझ का इसका भार, शामिल नौचालन कारक, अपेक्षित अतिरिक्त सुरक्षा उपाय और मैनुअल लेबर का मेल है। इनके अलावा, कार्गो का मूल्य भी नौभरण दरों को निर्धारित करता है। यहां लागू किया गया सिद्धांत यह है कि पत्तन प्रचालक केवल ऐसी दरें वसूल कर सकता है जो व्यापार वहन कर सकता है।																				
	(v). सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रोद्भूत लागत के संदर्भ में सीमेंट फिल्टर, आरबीडी पाम ऑयल (औद्योगिक अनुप्रयोग हेतु) बायो-डीजल के लिए अच्छे मूल्य सहित, अन्य द्रव कार्गो, अवशिष्ट सामान/कार्गो के लिए नए सिरे से प्रस्तावित नौभरण प्रभारों का औचित्य बताएं।	वीएसपीएल ने पूर्वकाल में उक्त कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है। व्यापार द्वारा की गई पूछताछों के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा भविष्य में इन कार्गो का प्रहस्तन करने की उम्मीद है। इन कार्गो के प्रहस्तन में अनुभव प्राप्त करने के पश्चात, वीएसपीएल शामिल लागतों पर विचार करने के पश्चात दरों में संशोधन करेगा।																				
9.	(i). प्रस्तुत दिशा-निर्देशों का खंड 6.8 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रस्तुत उत्पादकता के तलविह्न स्तरों से जुड़ा होना चाहिए। वीएसपीएल ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखने जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी नहीं दर्शाया है। दिशा-निर्देशों में विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर और प्राथमिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में पहले से यथा गतिविधित, वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि वार्षिक पंचवर्षों में अपेक्षित अनुभव के आधार पर नौभरण सेवाएं, हारबर गोवाइल क्रेन सेवाएं, राशि ऑफर करने के लिए उत्पादक पैरामीटर और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए उपयुक्त प्रोत्साहन योजना और तलविह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन योजना प्रस्तावित करें।	जब ईक्यू-8 और ईक्यू-9 वर्ष जुलाई 2004 और सितम्बर 2005 से परंपरागत साधनों के साथ प्रचालन में है, वीएसपीएल केवल मार्च, 2007 में शुरू हुआ था। निष्पादन से संबंधित प्रोत्साहन/हतोत्साहन के टीएमपी दिशा-निर्देश आने वाले समय में कार्यान्वित किए जाएंगे। टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि वर्तमान के अगले संशोधन में इसे शामिल करने पर सहमति प्रदान करें।  तथापि, वीएसपीएल के लिए बल्क मेटिरियल प्रहरतन प्रणाली हेतु निम्नलिखित सहमति योग्य है:-																				
		<table><tr><th>सं</th><th>घटक</th><th>पद्धति</th><th>आउटपुट प्रतिमानक (टन प्रति घंटे)</th></tr><tr><td>1.</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>वीएमएच</td><td>600</td></tr><tr><td>2.</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>परंपरागत</td><td>500</td></tr><tr><td>3.</td><td>भाप कोयला</td><td>केवल परंपरागत</td><td>500</td></tr><tr><td>4.</td><td>जिप्सम</td><td>केवल परंपरागत</td><td>500</td></tr></table>	सं	घटक	पद्धति	आउटपुट प्रतिमानक (टन प्रति घंटे)	1.	कोकिंग कोयला	वीएमएच	600	2.	कोकिंग कोयला	परंपरागत	500	3.	भाप कोयला	केवल परंपरागत	500	4.	जिप्सम	केवल परंपरागत	500
सं	घटक	पद्धति	आउटपुट प्रतिमानक (टन प्रति घंटे)																			
1.	कोकिंग कोयला	वीएमएच	600																			
2.	कोकिंग कोयला	परंपरागत	500																			
3.	भाप कोयला	केवल परंपरागत	500																			
4.	जिप्सम	केवल परंपरागत	500																			

		<table border="1"> <tr> <td>5.</td><td>लीह अयस्क</td><td>केवल परंपरागत</td><td>600</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>उर्वरक</td><td>केवल परंपरागत</td><td>300</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>बीएफ स्लेग</td><td>केवल परंपरागत</td><td>600</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>पोत के गियर सहित ब्रेक बल्क</td><td>केवल परंपरागत</td><td>100</td></tr> </table>	5.	लीह अयस्क	केवल परंपरागत	600	6.	उर्वरक	केवल परंपरागत	300	7.	बीएफ स्लेग	केवल परंपरागत	600	8.	पोत के गियर सहित ब्रेक बल्क	केवल परंपरागत	100
5.	लीह अयस्क	केवल परंपरागत	600															
6.	उर्वरक	केवल परंपरागत	300															
7.	बीएफ स्लेग	केवल परंपरागत	600															
8.	पोत के गियर सहित ब्रेक बल्क	केवल परंपरागत	100															
		<p>टिप्पणी:</p> <p>शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपर्युक्त प्रतिमानक (सं. 1 से 4) अधिकतम 9 प्रतिशत के नमी तत्व वाले कार्गो के लिए है। आउटपुट उसकी नमी के प्रत्येक 1 प्रतिशत की वृद्धि के लिए 50 टन प्रति घंटा तक कम हो जाएगा।</p>																
	(ii). यह पाया गया है कि जवाब में उल्लिखित आउटपुट प्रतिमानक दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए वर्ष 2001 में वीपीटी के पूर्व-संशोधित दरमान में यथा निर्धारित अधिकांश घटकों के समान है। विभिन्न घटकों के लिए आउटपुट प्रतिमानकों पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। यह भी पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित आउटपुट प्रतिमानक संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। यदि ऐसा है तो उपयोक्ताओं के सहमति पत्र की प्रति अंग्रेषित करें।	पहले दिए गए आउटपुट प्रतिमानक पिछले 2 वर्षों के प्रचालन के दौरान अर्जित अनुभव पर आधारित है। परंतु जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, इन कार्गो के प्रहस्तन में कुछ और अधिक अनुभव प्राप्त करने की जरूरत है। उस समय तक, दरमान में मौजूदा प्रतिमानकों के साथ जाने का प्रस्ताव किया गया है।																
	(iii). वीएसपीएल ने जवाब में निर्दिष्ट आउटपुट प्रतिमानकों के आधार पर कोई उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना प्रस्तावित नहीं की है। इसलिए, वीएसपीएल को वास्तविक प्रचालनों में अर्जित अनुभव के आधार पर नौमरण सेवाओं के लिए उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना डिवाइस करने पर विचार करें।	आउटपुट प्रतिमानकों के आधार पर उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना प्रचालन एजेंसियों की संख्या बढ़ने के समय शुरू की जाएगी, उनके बीच प्रतिस्पर्धा उत्पन्न करने के लिए और पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात।																
10.	अनुसूची 4.1 (1.4 टन हारबर मोबाइल क्रेन)																	
	(i). (क). हारबर मोबाइल क्रेन के किराये के लिए रु 64 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार विस्तृत परिकलन के साथ भेजें।	<p>(क). वीएसपीएल ने 2 सं. हारबर मोबाइल क्रेन प्राप्त करने के लिए लगभग रु 29 करोड़ की राशि का निवेश किया था। प्रारंभिक पूंजी परिचय के अलावा, उपस्कर के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए प्रोदभूत व्यय भी प्रोदभूत किया गया है। यह दर पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव के दौरान टीएमपी द्वारा अनुमोदित समग्र लागत आधार पर निर्धारित की गई है और यही दर तीन वर्षों के लिए भी जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>(ख). सृजित सम्पूर्ण अवसंरचना पर अंतर्निर्मितता के मद्देनजर के आधार ही कीमत लगाया जाना प्रत्येक मद और प्रदत्त सेवाएं संशोधनीय नहीं हैं। इसलिए, जांच तत्काल पड़ोसी, सेवा की कम्पेडिबिलिटी, उच्चतर उत्पादकता के प्रभाव, उपयोक्ता की स्वीकार्यता, और निवेश पर संभावित प्रतिलाभ के साथ प्रतिस्पर्धा होनी चाहिए। लगभग रु 3.45 करोड़ के पूंजी निवेश के लिए, प्रस्तावित दरमान प्रशुल्क के अनुसार सकल राजस्व आने वाले वर्षों के लिए निर्धारित किया गया है जोकि औसतन रु 94 करोड़ और उसके बाद संबंधित लागतों के अनुसार, आरओसी टीएमपी द्वारा अनुमत्त 16 प्रतिशत आरओसी के स्थान पर औसतन -6 प्रतिशत परिगणित होता है।</p>																
	(ii). वीएसपीएल ने अनुसूची 3.6 के अधीन मौजूदा टिप्पणी (4) को हटाने का प्रस्ताव किया है। परिणामस्वरूप, इसने घटकवार नौमरण प्रमारों की वसूली का प्रस्ताव किया है जोकि लागू रु 70 प्रति टन की प्रचलित समेकित दर के स्थान पर मोबाइल क्रेन के किराए प्रभार संबंधी रु 64 के	<p>(क). 2005 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में, केवल रु 6/- प्रति टन का तट लेबर घटक एचएमसी क्रेन किराया प्रमारों के अधीन दिया गया था। इसने उस समय विभिन्न आउटपुट को छोड़ दिया था जोकि मोबाइल हारबर क्रेन की परिगणना में गए हैं।</p> <p>(ख). संशोधित प्रस्ताव में, इसने इन कारणों से हारबर मोबाइल क्रेन के</p>																

<p>अलगाव संशोधित प्रस्तावित दरमान में ₹0 20 से ₹0 175 प्रति टन है। यदि उपरोक्त मोबाइल क्रेन के किराए के साथ सभी नौमरण सेवाएं प्राप्त करते हैं। इसके अलावा तट पर सेवाएं प्रदान करने के लिए ₹0 40 प्रति टन के राजस्व का अनुमान लगाया गया है। चूंकि संशोधित दरमान में प्रस्तावित संशोधनों का प्रस्ताव महत्वपूर्ण होगा, इसलिए वीएसपीएल से अनुरोध है कि प्रत्येक प्रस्तावित दरों को तत्संगत ठहराने के लिए प्रत्येक प्रशुल्क मद अर्थात् मोबाइल क्रेन का किराया प्रभार, नौमरण सेवाएं और तट पर प्रचालन के लिए घटकवार लागत व्ययों का ब्रेकअप भेजे।</p>	<p>उपयोग के अलावा सभी नौमरण सेवाओं के उपयोग के लिए ₹0 6 प्रति टन की अतिरिक्त वसूली निर्धारित करते हुए मौजूदा टिप्पणी 4 को हटाने का प्रस्ताव किया है कि इसने निम्नलिखित इनपुट को छोड़ दिया था जिन्हें प्रारंभिक प्रस्ताव तैयार करते समय हारबर मोबाइल क्रेन की गणना में लिया गया:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1). बहुत ही कुशल प्रचालकों की रैनाली (प्रति पार्सी प्रति क्रेन में तीन)</li> <li>(2). हर समय निर्माता द्वारा प्रेषित अनुरक्षण दल</li> <li>(3). क्रेन के संचालन, उत्तराई विन्दु, हुक पर लगाना और हुक से उतारना का निदेश देने के लिए तट पर स्थित मैन।</li> <li>(4). ऑन-बोर्ड टिडल्स और रिमोट मैन एवं लेबर।</li> <li>(5). ग्रेबों (25 टन) की भारी बाइट क्षमता के मिलान के लिए कार्गो एकत्र हेतु होल्डस में पे-लोडर्स और प्रेक्लरइरा जैसे उपस्कर।</li> <li>(6). जल के उच्च स्तर वाले कार्गो को क्रेटिंग करने के लिए बॉय क्रेट्स और रेलरी पम्पस।</li> <li>(7). नुकसान और कॉन्टामिनेशन मुक्त प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए हर समय सर्वेक्षकों की उपस्थिति।</li> </ol> <p>₹0 5/- की दर में उपर्युक्त लागतों का 25 प्रतिशत भी आता है। इसलिए, इस खंड को हटाया गया है। क्रेन के किराया प्रभारों के अलावा प्रत्येक कार्गो के लिए अलग-से वसूल किए जाने के लिए नौमरण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। उपर्युक्त गतिविधियां नौमरण प्रभारों के अधीन शामिल की जानी चाहिए। पिलीय आंकड़ों को भी तदनुसार अधुनामित किया गया है।</p>								
<p>(iii). उपरोक्तों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर (i) नौमरण एवं हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) और (ii) नौमरण एवं एचएमसी तथा ऑन-तट सेवाएं प्रदान करने के लिए वृद्धि का प्रभाव दर्शाएं।</p>	<p>प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधन के कारण राजस्व पर प्रभाव नीचे दिया गया है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>राशि</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>₹0 4.14 करोड़</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>₹0 4.35 करोड़</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>₹0 4.56 करोड़</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि	2007-08	₹0 4.14 करोड़	2008-09	₹0 4.35 करोड़	2009-10	₹0 4.56 करोड़
वर्ष	राशि								
2007-08	₹0 4.14 करोड़								
2008-09	₹0 4.35 करोड़								
2009-10	₹0 4.56 करोड़								
<p>(iv). वीएसपीएल ने अपने जवाब दिनांक 8 नवम्बर, 2006 में अन्य बातों के अलावा उल्लेख किया है कि अधिकांश कार्गो प्राप्तकर्ता इन क्रेनों का इस्तेमाल नहीं करते हैं। यह प्रस्ताव में कहीं किए गए इसके निवेदन के विपरीत दिखाई देता है जिसमें 80 प्रतिशत कार्गो द्वारा हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करने का अनुमान लगाया गया है। जब इसके अपने निवेदनों के अनुसार 80 प्रतिशत कार्गो प्राप्तकर्ताओं द्वारा हारबर मोबाइल क्रेन की सुविधा प्राप्त करने की उम्मीद की गई है, कृपया स्पष्ट करें कि किस आधार पर इस उपस्कर को विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणाली माना जा सकता है।</p> <p>क्या ये क्रेनें घाट क्रेनों की तरह कार्गो प्रहस्तन सेवा नहीं दे रही है? कृपया औचित्य बताएं कि कैसे इन क्रेनों को विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणाली माना जा सकता है और घाट क्रेनें नहीं माना जा सकता।</p>	<p>(क). हारबर मोबाइल क्रेनें मुख्यतः जलयान से मोबाइल हाफर्स तक बल्क कार्गो की उत्तराई के लिए बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली का हिस्सा है और टीएएमपी दिशा-निर्देशों के खंड 0.5.2 के अनुसार भी बर्थ किराये के अधीन नहीं आते हैं, जोकि स्पष्ट रूप से बताता है कि विशेष प्रयोजन क्रेनें/प्रहस्तन प्रणाली घाट क्रेनें नहीं मानी जाएंगी।</p> <p>(ख). वीएसपीएल अपने टर्मिनल में अभियांत्रिक कार्गो प्रहस्तन प्रचालन उपलब्ध करवाने के लिए प्रवृत्त है। इसलिए, इसने परंपरागत रेल माउंटेड ग्रेब अनलोडर्स के स्थान पर बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली के अभिन्न हिस्से के रूप में हारबर मोबाइल क्रेनें प्राप्त की थीं। इस प्रकार, एचएमसी विशेष प्रयोजन क्रेनें हैं।</p> <p>(ग). ये हारबर मोबाइल क्रेनें घाट से जुड़ी हुई नहीं हैं। वैसे इन्हें घाट क्रेनों के बराबर नहीं माना जा सकता। एक बार पुनः निवेदन किया गया है कि हारबर मोबाइल क्रेनें संचालन पद्धति की हैं और टर्मिनल में कहीं भी प्रचालित की जा सकती हैं, और ये क्रेनें मुख्यतः बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली का हिस्सा होने के लिए प्रवृत्त हैं। टीएएमपी के संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार इन क्रेनों की गणना विशेष प्रयोजन क्रेनें/प्रहस्तन प्रणालियों के रूप में की जाती है।</p> <p>(घ). एचएमसी द्वारा किए जाने के लिए संगठित लगभग 80 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन में से, कुल प्रहस्तन का 60 प्रतिशत बल्क मेटेरियल हैंडलिंग प्रणाली के माध्यम से है और लगभग 20 प्रतिशत एचएमसी का उपयोग करने के लिए है। यह कम हो जाएगा यदि इस सुविधा के लिए</p>								

		आने वाले अन्य पोत भी अपना गियर इस्तेमाल करते हैं, हैंडीमेक्स पोतों के ज्यादातर के लिए सामान्यतः लागू मामला। अतः प्रत्येक औचित्य इन एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रैनों/प्रहस्तन प्रणालियों के रूप में गणना के लिए कहता है। इसलिए, यह सही और औचित्यपरक नहीं है कि इन प्रभारों को बर्थ किराये के साथ जोड़ा जाए, जोकि केवल घाट क्रैनों के मामले में लागू है।
11.	अनुसूची 4.2 : धूल निवारण प्रणाली प्रभार	
	(i). वीएसपीएल द्वारा यह सेवा प्रदान करने की लागत की संदर्भ में धूल निवारण प्रणाली प्रभारों के रूप में रु० 1.50 प्रति टन की प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं। वह, यह दर वीपीटी के दरमान में निर्धारित की गई है, अपने दरमान में ये दरें प्रस्तावित करने का कारण नहीं हो सकता।	यह दोहराया गया है कि वीएसपीएल ने धूल निवारण उपस्कर के लिए रु० 2.46 करोड़ की राशि का निवेश किया है, जोकि आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के अनुसार अनिवार्य है। प्रारंभिक पूंजी परिव्यय के अलावा, प्रणाली के नियमित रखरखाव, जल छिड़काव प्रभारों, बिजली, मैनुअल पर्यवेक्षण, उपरिव्ययों, आदि के लिए व्यय किए जाने हैं। यह दर समग्र लागत पर निर्धारित की गई है और यह वीपीटी दरमान के अनुसार है।
	(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए धूल निवारण प्रभार शामिल किए जाने के कारण स्पष्ट करें। ब्रेक बल्क कार्गो के धूल निवारण के लिए 0.50 पैसे प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार भी स्पष्ट करें।	प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए लागत पत्रक संलग्न किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि धूल निवारण प्रभारों की औसत प्रति टन लागत रु० 1.77 आती है जबकि वीएसपीएल ने वीपीटी के दरमान में निर्धारित दर के अनुसार रु० 1.50 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है।  0.50 पैसे प्रति टन की दर से ब्रेक बल्क कार्गो के लिए धूल निवारण प्रभार शामिल किए जाने का कारण वीपीटी दरमान के अनुसार होना है।
	(iii). कार्गो मर्दे जो धूल निवारण सेवाएं ऑफर की जाएंगी और प्रस्तावित प्रभार अदा करने के लिए प्रभार्य है, प्रस्तावित दरमान में स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करें।	सभी शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो को जल छिड़काव सेवाएं प्रदान की जाएंगे। विशेष रूप से उर्वरकों, यूरिया आदि जैसे कार्गो को जल छिड़काव की आवश्यकता नहीं होती है।
	(iv). कारण बताएं कि इस प्रभार को प्रासंगिक कार्गो की घाटशुल्क दर के साथ क्यों नहीं जोड़ा जाना चाहिए।	जल छिड़काव प्रणाली आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के प्रतिमानकों के अनुसार धूल निवारण के लिए शुरू की गई है। यह प्रदूषण प्रतिमानकों के सांविधिक दायित्वों को पूरा करने के लिए प्रोद्भूत पृथक् लागत है। इसलिए, इसे अलग से वसूल किए जाने की जरूरत है और घाटशुल्क के साथ नहीं जोड़ा जाना चाहिए। वीपीटी ने भी इसे घाटशुल्क में नहीं जोड़ा है।
12.	अनुसूची 4.3 : भारतोलन प्रभार	
	(i). निवेश, प्रचालन की लागत आदि के संदर्भ में 80 टन और 120 टन भारतोलन के मामले में क्रमशः रु० 5 प्रति टन और रु० 3 प्रति टन के प्रस्तावित भारतोलन प्रभार पर पहुंचने का विस्तृत परिकलन भेजें।	वीएसपीएल ने 80 टन इलेक्ट्रिक सड़क धर्मकांटा और 120 टन चालित धर्मकांटा प्राप्त करने में क्रमशः रु० 17 लाख और रु० 30 लाख की राशि का निवेश किया है। उपर्युक्त के अलावा, जनशक्ति लागत, अनुसंधान लागत और उपरिव्यय आदि नियमित आधार पर प्रोद्भूत किए जाते हैं। इसलिए, ये दरें तदनुसार समग्र लागत आधार पर निर्धारित की गई हैं। वास्तव में, वीपीटी में तुलनीय दरें बहुत ज्यादा हैं।
	(ii). वीपीटी के दरमान में निर्धारित भारतोलन प्रभार वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित रु० 3 प्रति टन और रु० 5 प्रति टन के स्थान पर रु० 11.50 से रु० 23.00 प्रति ट्रक/ट्रेलर है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा दिया गया यह बयान कि भारतोलन प्रभार के लिए वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरें प्रस्तावित दरों से अधिक हैं, सही नहीं है।	नोट किया गया।
	(iii). वीएसपीएल ने प्रस्तावित भारतोलन प्रभार को सही ठहराने के लिए लागत व्योरे नहीं भेजे हैं और इसलिए इस संबंध में हमारा प्रश्न दोहराया गया है।	भारतोलन सेवा ग्राहक के अनुरोध और अपेक्षा पर वैकल्पिक सेवा के रूप में प्रदान की गई है, इसलिए, यह सेवा प्राप्त करने वालों की संख्या का सही अनुमान लगाना संभव नहीं है जिससे वास्तविक लागत पर पहुंचा जा सके। इसलिए, समग्र आधार पर प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, इन दरों पर विचार करने के पश्चात भी, वीएसपीएल अपेक्षित आरओसीई प्राप्त नहीं कर रहा है।
	(iv). अधिकांश अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर भारतोलन प्रभार 'प्रति ट्रक'/'प्रति ट्रेलर' आधार पर	टीएमपी के ध्यान में यह लाया जाता है कि कुछ पत्तन ट्रक/ट्रेलर आधार की बजाय केवल प्रति टन आधार पर आधारित भारतोलन प्रभार

	निर्धारित किया गया है न कि टनभार आधार पर। अन्य महापतनों/निजी टर्मिनलों पर प्रचलित इस स्थिति के आलोक में, ट्रक/ट्रेलर द्वारा वहन किए गए टनभार के आधार पर भारतोलन प्रभार प्रस्तावित करने के आधार और कारणों का औचित्य बताएं। बीएसपीएल को यह प्रशुल्क मद प्रति ट्रक/प्रति ट्रेलर आधार पर प्रस्तावित करने पर विचार करना चाहिए।	वसूल कर रहे हैं। इसलिए, बीएसपीएल भी प्रति टन आधार पर भारतोलन प्रभार प्रस्तावित करना चाहेगा।
13.	अनुसूची 4.4 : बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली	
(i).	अभियंत्रीकृत प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु 189 प्रति टन की समेकित दर में शामिल किए गए प्रत्येक तत्व का विस्तृत परिकलन भेजें।	<p>बीएमएचएस की प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए, विकसित सुविधाओं की वार्षिक लागत और बीएमएचएस के माध्यम से ईक्वू-8 बर्थ पर कोयला आयातों की संभावित मात्राओं पर विचार किया गया है। इसने इस संबंध में विस्तृत परिकलन भेजा है। यह दर रु 254 करोड़ के पूंजी निवेश और प्रचालन, अनुरक्षण के लिए संलिप्त लागत और सामान्य उपरिव्ययों पर विचार करने के पश्चात निर्धारित की गई है। इसने बीएमएचएस के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन के सम्पूर्ण प्रचालकों को भी स्पष्ट किया है।</p> <p>(ख). यह पहली बार है जब बीएमएचएस का प्रयोग करते हुए अभियंत्रीकृत प्रणाली के माध्यम से प्रचालन किए जाते हैं। लागतों और किए जाने वाले व्यय की विवीक्षाएं उपयुक्त पोतों के प्रहस्तन के पश्चात कुछ समय अवधि के बाद ही बेहतर पता चलेंगी। जब प्रमुख घटकों के लिए ब्रेकअप लागतें प्रस्तावित दरमान में दर्शाई गई हैं, यह आशय नहीं है कि एचएमसी और धर्मकांटा प्रभारों को छोड़कर अलग से इन घटकों के लिए वसूली की जाए।</p> <p>(ग). बीएमएचएस के अधीन सभी गतिविधियां चलाने के लिए समेकित दर रु 180/- पीएमटी पर प्रस्तावित की गई है।</p> <p>(घ). उपयोक्ताओं के लिए कुछ प्रोत्साहन हैं:-</p> <p>(1). बीएमएच न्यूनतम/अमेरिकी डॉलर प्रति टन के विचारणीय मालभाडे का लाभ देने वाले गियर पोतों की तुलना में बिना गियर के पैनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित किया गया है जोकि उपयोक्ताओं के लिए भारी लाभ है। केवल मालभाड़ा लाभ ही उपयोक्ताओं के लिए बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली की पूर्ण लागत की क्षतिपूर्ति करेगा।</p> <p>(2). मालभाड़ा लाभ के अलावा, शुद्ध बल्क कार्गो के लिए, कार्गो नुकसान 0.5 प्रतिशत तक सीमित है।</p> <p>(3). स्टेकिंग लाइन और हारबर मोबाइल क्रेन के मेल से उतराई दर 700 टन प्रति घंटा की दर से है।</p> <p>(4). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के साथ समेकित कोकिंग कोयले के लिए अभियंत्रीकृत कार्गो नमूना एकत्र सुविधा उपयोक्ताओं को रैंडम आधार पर कार्गो की गुणवत्ता निर्धारित करने में मदद करती है।</p> <p>(5). वैगन लोडर और एक्सकवेटर्स के साथ रिकलेमर प्रणाली 3 घंटों में 1 रैक की लदाई दर अर्जित करती है जो उपयोक्ताओं को 5 प्रतिशत मालभाड़ा लाभ अर्जित करने में मदद करेगी।</p> <p>(6). ऑनलाइन बेल्ट भार मान लदे वैगनों को उनकी पूर्ण क्षमता लदाई अधीन अथवा अति लदाई को समाप्त करते हुए।</p>
(ii).	यदि इन सेवाओं को आउटरांस करने का प्रस्ताव किया जाता है तो कृपया ये सेवाएं प्रदान करने के लिए ठेकेदारों को दिए गए ठेकों के रूप में दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रस्तावित दरें प्रमाणित करें।	अभी तक केवल बीएमएच प्रणाली का प्रचालन और अनुरक्षण कार्य ठेकेदार को सौंपा गया है। करार की प्रति भेजी गई है।

6.2. जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, वीएसपीएल ने अपने जवाब के साथ संशोधित लागत विवरण भेजे हैं। संशोधित लागत विवरण वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके जून, 2007 के प्रस्ताव में अनुमानित 90 प्रतिशत के औसत निवल घाटे के स्थान पर उन वर्षों के लिए 89 प्रतिशत की औसत निवल घाटा स्थिति दर्शाता है।

7.1. वीपीटी से भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब
(i).	वीएसपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों की उपयुक्तता पर विशिष्ट टिप्पणी भेजें। मार्च, 2007 से बल्क प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने से वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले अतिरिक्त यातायात का रफ संकेत भी निर्दिष्ट करें।	निजी पक्ष द्वारा यातायात अनुमानों को पूरा करना कम लागत पर कुशल सेवाएं ऑफर करते हुए, अपने सेवाओं के विपणन की योग्यता आदि द्वारा व्यापार आकर्षित करने की इसकी योग्यता पर निर्भर करता है। लौह अयस्क, बीएफ स्लैग, उर्वरकों, जिप्सम/चूना पत्थर और अन्य का अनुमानित यातायात सही है। तथापि, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 30 लाख टन, 31.50 लाख टन और 33 लाख टन पर कोयले का यातायात अनुमान ज्यादा है। इसकी राय है कि वीएसपीएल को उपलब्ध बैकअप क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए इस अवधि के दौरान अधिकतम 20 लाख टन प्रहस्तित किया जा सकता है।
(ii).	बर्थ किराया आय के अनुमानन के लिए वीएसपीएल द्वारा सुविचारित औसत उतराई दर और औसत जलयान आकार की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें। बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने से संभावित औसत उतराई दर भी निर्दिष्ट करें।	सभी बल्क कार्गो पोतों के लिए 12000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6000 टन की औसत उतराई दर हैंडीमेक्स पोतों के मामले में सही है। वर्तमान में, वीएसपीएल पैनामेक्स पोतों का प्रहस्तन भी कर रहा है। उस मामले में, उतराई दर 15000 से 18000 टन प्रतिदिन तक बढ़ सकती है।
(iii).	(क). लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ग) के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि वह प्रवेश चैनल और इसके समीप 10.70 मीटर डुबाव तक अनुरक्षण निकर्षण उपलब्ध करवाए। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट करें कि एलए के इस विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर, इस मद को वीएसपीएल के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में कैसे सुविचारित किया जा सकता है।	खंड 3.9 (ग) (i) (ख) में यथा उल्लिखित, प्रवेश चैनल का 10.70 मीटर अनुरक्षण निकर्षण वीपीटी द्वारा किया जा रहा है। इसलिए, इसके व्यय को मै0 विजांग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।  बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप अनुरक्षण निकर्षण के संबंध में, खंड 3.9 (ग) (i) (घ) और (ड.) के बीच अस्थिरता के मद्देनजर, बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप 50 मी0 तक 10.7 मी0 पर अनुरक्षण निकर्षण वीपीटी द्वारा नहीं किया जा रहा है और यह स्वयं वीएसपीएल द्वारा किया जा रहा है। इसलिए, इससे संबंधित व्यय को मै0 विजांग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण में मद लागत के रूप में सुविचारित किया जा सकता है।
	(ख). यदि डुबाव 10.70 मीटर से अधिक अर्जित किया जाता है तो स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी के बर्थों पर आने वाले कोई पोत संवर्धित डुबाव से होने वाले लाभ से वंचित होगी।  यदि वीपीटी के बर्थों पर आने वाले पोतों के भी वीएसपीएल द्वारा प्रोदमूत अनुरक्षण निकर्षण लागत के कारण संवर्धित डुबाव के लाभ से वंचित होने की संभावना है तो सूचित करें कि क्या वीपीएस और वीएसपीएल ने अनुरक्षण निकर्षण लागत की हिस्सेदारी के बारे में कोई चर्चा की थी।	(ख). लाइसेंस करार भविष्य में 12.5 मी0 तक निकर्षण के प्रावधान के साथ 10.7 मी0 निकर्षित डुबाव तक अनुरक्षण निकर्षण किया जाना परिकल्पित करता है। लाइसेंसधारी ने विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से अनुरोध किया था कि उसे पैनामेक्स पोतों को अपने बर्थों पर लाने के लिए प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव चक्र और ईक्यू 8 और ईक्यू 9 को जाने वाले जलमार्गों को अपने जोखिम और लागत पर 13.5 मी0 निकर्षित गहराई तक गहरा और चौड़ा करने की अनुमति दी जाए। सरकार के अनुमोदन से, मै0 वीएसपीएल और वीपीटी के बीच समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया गया था जोकि पृथक और भिन्न है तथा वीपीटी और मै0 वीएसपीएल के बीच मौजूदा अन्य मामलों/करारों से संबंधित नहीं है। वीएसएल के साथ हुए एमओयू के अनुसार, संवर्धित डुबाव पोतों को व्यवस्थित करने के लिए भारी निकर्षण के अधीन गहराई कार्य मै0 वीएसपीएल द्वारा अपनी लागत, जोखिम और जिम्मेदारी पर किया जाएगा और वीएसपीएल इस निवेश को लाइसेंस करार के अधीन व्यय रूप में विचार नहीं करेगा और इसके लिए कोई क्षतिपूर्ति और संवर्धनात्मक प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। उसके पश्चात, अनुरक्षण निकर्षण बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप छोड़कर वीपीटी द्वारा किया जाएगा।
	(ग). वीएसपीएल द्वारा सुविचारित अनुमानित निकर्षण की उपयुक्तता दर्शाए। चूंकि वीपीटी भी	वीपीटी द्वारा करवाए गए कार्य की निकर्षण लागत प्रति घन मी0 लगभग रु0 146.51 प्रति घन मीटर है।

	निकर्षण टेकदारों को नियुक्त करता है, इसलिए वीपीटी द्वारा प्रोद्भूत निकर्षण लागत/घन भी भेजे।	
(iv).	पुष्टि करें कि वीएसपीएल द्वारा देय पट्टा किरायों का अनुमान वीपीटी के दरमान में निर्धारित पट्टा किराये और एलए की शर्तों के भी अनुसार है। वीएसपीएल को पट्टे पर दी गई भूमि पर लागू सही पट्टा किराये भेजे।	वर्ष 2006-07 (वीपीटी दरमान के खंड 6 (2) के अनुसार) से वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक पट्टा किराये रु 58.41 लाख परिगणित होते हैं।
(v).	लाइसेंस करार का परिशिष्ट 14 प्रथम दो वर्षों (अर्थात् 2004-05 और 2005-06) में रु 145 करोड़, तीसरे वर्ष अर्थात् 2006-07 में अतिरिक्त निवेश रु 30 करोड़ और 4थें से 6वें वर्ष (अर्थात् 2007-08 से 2009-10) में और रु 30 करोड़ का निवेश परिकल्पित करता है। इसके विपरीत, वीएसपीएल ने वर्ष 2005-06 के अंत में रु 224.2 करोड़ का सकल प्रखंड और वर्ष 2006-07 में रु 112.79 करोड़ का अतिरिक्त निवेश और 2006-07 में रु 5.07 करोड़ का अनुमान लगाया है। वर्ष 2006-07 तक वीएसपीएल द्वारा किया गया निवेश और वर्ष 2007-08 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित स्वर्धन वीएसएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार प्रतीत नहीं होता है। टिप्पणी करें।	लाइसेंस करार के परिशिष्ट 14 पर लाइसेंसधारी द्वारा दी गई वर्ष-वार निवेश योजना केवल अनुमानित है और उनके द्वारा योजनाबद्ध प्राथमिक वर्ष-वार निवेश है और बृहत्तः लाइसेंस करार के खंड 3.9 (क) (i) (छ) के अनुसार वर्ष-वार निवेश या योजना द्वारा अबाइड होगी। उसमें लाइसेंसधारी ने निर्दिष्ट किया है कि प्रहस्तित किए जाने वाले कार्यों के प्रकार और मात्राओं पर निर्भर करते हुए अतिरिक्त निवेश किया जाएगा। वर्ष 2005-06 तक रु 214.20 करोड़ का निवेश बृहत्तः लाइसेंसधारी द्वारा योजनाबद्ध निवेश योजना के अनुसरण में है। लाइसेंसधारी द्वारा वर्ष 2006-07 के दौरान अनुमानित रु 212.79 करोड़ का अतिरिक्त निवेश इस कारण के मद्देनजर ज्यादा प्रतीत होता है कि गहरा करने के लिए भारी निकर्षण संबंधी लागत वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार वीएसपीएल द्वारा प्रयुक्त निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए।
(vi).	प्रचालक द्वारा किए गए निवेशों और प्रचालनों के लिए तैनात किए गए उपस्कर पर विचार करते हुए वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मौजूदा निर्धारित क्षमता दर्शाएं। ब्लक मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के निर्माण के लिए वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए वर्ष 2005-07 से 2009-10 के लिए प्रचालक की मूल्यांकित क्षमता दर्शाएं।	उपलब्ध सुविधा और बैकअप स्थान के आधार पर दो बर्थों की संयुक्त क्षमता, वीपीटी की योजनाओं के अनुसार 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर मूल्यांकित की गई है।
(vii).	(क) पुष्टि करें कि राजस्व हिस्सेदारी भुगतान का अनुमान एलए की शर्तों के अनुसार है।	राजस्व हिस्सेदारी भुगतान अनुमान इसपर विचार करते हुए किए गए थे कि रॉयल्टी केवल घाटशुल्क और बर्थ किराये पर देय है। वीपीटी का यह दावा है कि रॉयल्टी प्रहस्तन प्रभारों पर भी देय होनी चाहिए क्योंकि 104 मी0ट0 हारबर मोबाइल क्रेनों से प्रहस्तन प्रभार बर्थ किराया प्रभारों में शामिल किए जाएंगे और ब्लक मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के लिए प्रभार घाटशुल्क में समेकित प्रभार रूप में शामिल किए जाने हैं। अतः किए जाने वाले रॉयल्टी भुगतान वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रु 14.19 करोड़, रु 14.80 करोड़ और रु 15.64 करोड़ है।
	(ख) लाइसेंस करार का खंड 5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी परियोजना सुविधाओं के प्रचालन से लाइसेंसधारी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.11 प्रतिशत के समकक्ष रॉयल्टी लाइसेंसदाता को अदा करेगा। सकल राजस्व की परिभाषा लाइसेंस करार में विशेष रूप से परिभाषित नहीं की गई है। सामान्य शब्दों में, सकल राजस्व अर्थात् अर्जित कुल राजस्व। इस स्थिति के मद्देनजर, स्पष्ट करें कि किस आधार पर सकल राजस्व राजस्व हिस्से के परिवर्तन के लिए बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभार से अर्जित राजस्व रूप में सुविचारित किया गया है जब वीएसपीएल अपने दरमान में निर्धारित विभिन्न अन्य प्रयुक्त मदों से राजस्व अर्जित करता है। यह भी स्पष्ट करें कि	मूल बोली दस्तावेज जनवरी 1999 में जारी किया गया था। तत्पश्चात, बोली दस्तावेज आईडीएफबी द्वारा जारी किए गए और मंत्रालय द्वारा पत्र दिनांक 28-03-2000 द्वारा संप्रेषित मॉडल बोली दस्तावेज के आधार पर संशोधित किया गया था।  वर्ष 2000 में हस्तक्षरित लाइसेंस करार में सकल राजस्व विशेष रूप से परिभाषित नहीं किया गया है परंतु जनवरी 1999 में जारी किए गए मूल बोली दस्तावेज में, यह उल्लिखित किया गया था कि बोलीदाता रॉयल्टी कार्गो की प्रति टन दर उद्धृत करेगा और टर्मिनल/बर्थ में सकल वार्षिक टर्नओवर के प्रतिशत रूप में भी उद्धृत करेगा।  सकल वार्षिक टर्नओवर बर्थ पर प्रहस्तित जलयानों/कार्गो के लिए बर्थ के उपयोगकर्ताओं से लाइसेंसधारी द्वारा एकत्रित बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभारों का जोड़ है, परंतु इस शर्त के अधीन कि रॉयल्टी बिना इस बात



<p>क्या सकल राजस्व परिकलित करने की इस व्यवस्था के लिए सरकार का विशिष्ट अनुमोदन है।</p>	<p>पर ध्यान दिए बर्थ पर न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के लिए देय है कि यह थ्रुपुट अर्जित किया जाता है अथवा नहीं।</p> <p>संशोधित बोली दस्तावेज की प्राप्ति पर, मूल दस्तावेज (जनवरी 1999) में यथा निर्दिष्ट बर्थ किराये और कार्गो घाटशुल्क के राशि जोड़ रूप में सकल राजस्व की परिभाषा की पुष्टि करने के लिए बोलीदाता द्वारा संदर्भ दिया गया था और वीपीटी द्वारा पुष्टि की गई थी कि टर्मिनल पर अर्जित सकल राजस्व बर्थ किराया प्रभारों और कार्गो घाटशुल्क को शामिल करने के लिए है।</p> <p>वीपीटी दरमान में, बर्थ किराया प्रभारों में क्रेन किराया प्रभार और घाटशुल्क में अभियांत्रिक प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रभार शामिल है। वीपीटी दरमान दिशा-निर्देश के रूप में बोली दस्तावेज के साथ उपलब्ध करवाया गया था। इस प्रकार, बोली लगाए जाने के समय बोलीदाता को इसकी जानकारी थी और वीएसपीएल यह बहाना नहीं बना सकता है कि क्रेन किराया प्रभार बर्थ किराये प्रभारों में शामिल नहीं किए जाने चाहिए। वीपीटी और वीएसएल के बीच पट्टा करार, जिसमें सकल राजस्व संबंधी वीपीटी का स्पष्टीकरण शामिल है, को सरकार का अनुमोदन प्राप्त है।</p>
<p>(ग). प्रशुल्क दिशा-निर्देश उन बीओटी मामलों में भूस्वामी पत्तन को निजी प्रचालक द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में अनुमति प्रदान करते हैं जहां बोली लगाने की प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी। इस संबंध में, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सा प्रासंगिक दस्तावेज के सार के साथ भेजा जाए। वह सही तारीख भी बताएं जब इस मामले में बोली लगाने की प्रक्रिया को अंतिम रूप दिया गया था।</p>	<p>अगले उच्चतम बोलीदाता में 0 साउथ इंडिया कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा जमा किए गए कीमत प्रस्ताव की प्रति भेजी गई है जोकि सकल राजस्व का 12.811 प्रतिशत रॉयल्टी उद्धरित करती है।</p>

7.2. उपर्युक्त के अलावा, टीएएमपी को अनुमोदन और अधिसूचना के लिए प्रस्तुत किए गए में 0 वीएसपीएल के प्रस्ताव दरमान पर वीपीटी की टिप्पणियां निम्नलिखित हैं:-

- (i). यह देखा गया है कि में 0 वीएसपीएल कार्गो प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों की अलग-से वसूली के लिए प्रवृत्त है, लाभ लेते हुए घाटशुल्क प्रभारों से विधिवत् असंबद्धता करते हुए कि घाटशुल्क से इतर प्रभार रॉयल्टी भुगतान के लिए सुविचारित नहीं किए जा रहे हैं। निदेशन समूह की सिफारिश के अनुसार, पत्तन प्रक्रियाओं के साधारणीकरण और युक्तिकरण (पैरा 3.3.14), निम्नलिखित प्रभार घाटशुल्क के साथ सम्मिलित किए जाएं अर्थात् -
 

(क). सुपुर्दगी प्रभार (ख). लदाई/उतराई प्रभार (ग). रि-स्टेकिंग प्रभार (घ). रिमोवेबल प्रभार (ङ). भारतोलन और मापन प्रभार। अतः बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन मद घ (घ) के स्थान पर प्रस्तावित प्रभारों को घाटशुल्क में आमेलित किए जाने की आवश्यकता है। ऐसी स्थिति में, यदि ऐसी सुविधा किन्हीं कार्गो द्वारा उपयोग नहीं की जाती है, रियायत निर्धारित की जानी चाहिए।
- (ii). वीपीटी के दरमान में, अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लौह अयस्क हेतु घाटशुल्क में टिपलिंग और स्टेकिंग, रेलवे घाटशुल्क तथा प्रहस्तन प्रभार, आदि शामिल हैं। मैन्युअल प्रहस्तन के लिए, पृथक घाटशुल्क निर्धारित किया गया है। वीएसपीएल मामले में यथा अन्यथा यही सिद्धांत लागू किया जाना चाहिए जहां यह ऐसी पृथक वसूलियों पर रॉयल्टी प्राप्त करना वंचित रहेगा।
- (iii). ₹0 64/- प्रति टन अथवा उसका भाग न्यूनतम ₹0 320000/- की दर से 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन की तैनाती के लिए दर पहले प्रस्तुत किए गए बर्थ किराया प्रभारों में शामिल की जाए।
- (iv). बर्थ किसये की तीन टियर स्लैब दरें टीएएमपी द्वारा वीपीटी को सुझाए गए पैटर्न के समान निर्धारित की जाएं।

8.1. वीएसपीएल ने, तत्पश्चात्, हमारे अनुरोध पर वर्ष 2007-08 के लिए लागत स्थिति को वास्तविक से अधुनातित किया था। परिणामस्वरूप, इसने 2008-09 और 2009-10 के अनुमानों को संशोधित किया है और वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान भी भेजे हैं।

8.2. वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों के अनुसार लागत स्थिति वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए ₹0 14402.53 लाख का कुल घाटा दर्शाती है। वह तीन वर्षों के लिए अनुमानित आय पर औसत 98 प्रतिशत का घाटा परिगणित करता है।

8.3. वीएसपीएल ने बताया है कि दरमान को संशोधित नहीं किए जाने के कारण उसे भारी नुकसान हो रहे हैं। इसने वर्ष 2005-06 में ₹0 11.28 करोड़, 2006-07 में ₹0 7.03 करोड़, 2006-07 में ₹0 12.44 करोड़ और 2007-08 में ₹0 16.99 करोड़ का निवल घाटा प्रतिदेदित किया है। वीएसपीएल ने सूचित किया है कि इसने प्रस्तावित दरमान अंगीकृत किया है क्योंकि यह वीपीटी के साथ समानता सुनिश्चित करने के लिए और व्यापार द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार मौजूदा दरमान की तुलना में अधोगामी संशोधन के लिए है। इसने आगे फिर अनुरोध किया था कि प्रस्तावित दरमान पर भी उसे आरओसीई का 16 प्रतिशत अर्जित नहीं हुआ है।

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव का पॉवर-प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

9.2. संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल को भविष्य अवधि के लिए अधुनातित अनुमानों के साथ अप्रैल-दिसम्बर, 2008 अवधि के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन भेजने की सलाह दी गई थी।

9.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीएसपीएल ने अप्रैल से दिसम्बर 2008 तक वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन के आधार पर अधुनातित लागत विवरण पत्र दिनांक 29 जनवरी 2009 द्वारा भेजे थे। परिणामस्वरूप, वीएसपीएल ने वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानों को संशोधित किया है। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	इसके संशोधित प्रस्ताव दिनांक 29 जनवरी 2009 के अनुसार स्थिति		
		2008-09 (अनुमान)	2009-10 (अनुमान)	2010-11 (अनुमान)
1.	अधुनातित वलाघात मिलियन मीट्रिक टनो (एमएमटी) में	4.45 एमएमटी	4.94 एमएमटी	5.19 एमएमटी
2.	प्रस्तावित आय	4673.62	5201.90	5461.99
3.	भुट, लागत मूल्यहास सहित	5305.50	5383.14	5211.65
4.	एफएमआई प्रभाव एफएमई	2.00	2.00	2.00
5.	अवशिष्ट/घाटा (1-3+4)	(629.89)	(1179.24)	252.34
6.	निर्यातित पूंजी	24765.74	28472.79	27044.28
7.	16% आरओसीई	3962.52	4555.65	4327.08
8.	निवल घाटा (5+7)	(4592.41)	(4734.89)	(4074.75)
9.	निवल घाटा प्रचालन लागत के % रूप में	(-)98%	(-)91%	(-)75%
10.	औसत निवल घाटा		88%	

इसने बताया है कि 31 दिसम्बर 2008 तक की अवधि के लिए कुल संचालित नुकसान बढ़कर ₹0 50.31 करोड़ हो गया है।

10. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियां और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). प्रारंभिक प्रत्यक्ष प्रस्ताव विभाग सीपोर्ट लिमिटेड के नाम में दाखिल किया गया था। दरमान की समीक्षा के लिए मौजूदा प्रस्ताव विभाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के नाम में दाखिल किया गया है। समर्थन में, रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज द्वारा जारी किए गए कम्पनी के नाम में परिवर्तन संबंधी प्रमाणपत्र दिनांक 24 मार्च, 2004 की प्रति भेजी गई है। निकर्षण कार्य के लिए वर्ष 2006 में विशाखापत्तनम प्लान न्यास के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन भी नहीं

कम्पनी अर्थात् विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के नाम में है। यह प्राधिकरण वीएसपीएल द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार पुनर्नामित कम्पनी के लिए संशोधन दरमान निर्धारित करने की कार्यवाही शुरू करता है।

- (ii). जून 2007 में वीएसपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानों पर आधारित था। तत्पश्चात्, हमारी सलाह पर, लागत विवरण वर्ष 2007-08 और 2008-09 (दिसम्बर तक) के लिए वास्तविकताओं के साथ अधुनातित किए गए थे। परिणामस्वरूप, पिछले वर्षों के वास्तविक के आधार पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमान भी संशोधित किए गए हैं।

इस विश्लेषण में वीएसपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव दिनांक 30 जून, 2007 और इसके द्वारा 29 जनवरी 2009 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के साथ वीएसपीएल द्वारा बाद में किए गए निवेदनों पर विचार किया गया है।

- (iii). वित्तीय वर्ष 2004-05 (अष्ट माह), 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक प्रहस्तित यातायात 1.06 एमएमटी, 4.20 एमएमटी और 5.24 एमएमटी के अनुमानित यातायात, जिसके आधार पर प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, के विपरीत 0.83 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) 1.59 एमएमटी और 2.37 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है। यातायात में कमी के लिए वीएसपीएल द्वारा दिए गए प्रमुख कारणों में से एक ईक्वू-8 में कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं का कम उपयोग होना है जब उस बर्थ पर बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) संस्थापित की जा रही थी। बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) जनवरी, 2007 में शुरू की बताई गई है।

वित्तीय वर्ष 2007-08 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 3.88 एमएमटी है और वर्ष 2008-09 के लिए दिसम्बर तक यह 3.76 एमएमटी पर प्रतिवेदित किया गया है। वीएसपीएल ने, तत्पश्चात्, वर्ष 2008-09 के प्रथम नौ महीनों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर 29 जनवरी 2009 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए यातायात अनुमान अधुनातित कर 4.45 एमएमटी, 4.942 एमएमटी और 5.189 एमएमटी किया है। कुल अनुमान में शामिल कोकिंग कोयले के संशोधित यातायात अनुमान भी तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः 2.60 एमएमटी, 3.0 एमएमटी और 3.15 एमएमटी में संशोधित किया गया है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मात्रा में समग्र वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2009-10 के लिए 11 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 के लिए 5 प्रतिशत है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वीएसपीएल द्वारा मेजे गए संशोधित यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है। वैधता अवधि के समाप्त होने के पश्चात् किए जाने वाले प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को अनावश्यक लाम होना पाया जाता है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में लेखांकित किया जाएगा।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एक निजी कंटेनर टर्मिनल के मामले में प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को मान्यता देने के लिए उन्नत दृष्टिकोण अपनाया था। इस दृष्टिकोण में, प्रशुल्क टर्मिनल की मानक क्षमता की समीक्षा मात्राओं के आधार पर निर्धारित किया गया था। मानक क्षमता का स्तर 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए निर्धारित किया गया था। हालांकि प्रशुल्क निर्धारण मानक क्षमता के संदर्भ में किया गया था, परंतु अतिरिक्त मात्रा से राजस्व योगदान रॉयल्टी के पास-थू की मात्रा कम करने के लिए स्वीकार किया गया जिससे अन्यथा स्वीकार किया गया है। इस प्रकार, यह प्रचालक और उपयोक्ताओं दोनों के लिए लाभदायक स्थिति है क्योंकि यह दृष्टिकोण प्रचालक की मात्रा कुशलता को स्वीकार करता है और उसी समय उपयोक्ताओं द्वारा वहन किए जाने वाले पास-थू रूप में रॉयल्टी के बोझ को कम किया है।

वीएसपीएल के मामले में, मानक क्षमता मूल्यांकित करने के लिए प्रासंगिक पैरामीटरों के संदर्भ में वास्तविक स्थिति में महत्वपूर्ण भिन्नता के कारण 2008 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र का अनुसरण करते हुए मानक क्षमता परिकलित नहीं की जा सकती। वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकित टर्मिनल की क्षमता 6.7 एमएमटी है। इसके विपरीत, ऊपर यथा उल्लिखित वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित/अनुमानित यातायात स्वयं प्रचालक द्वारा मूल्यांकित क्षमता से बहुत कम है। अतः इस स्थिति में मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण अंगीकृत नहीं किया जा सकता। अतः इस मामले के विश्लेषण 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित लागत जमा दृष्टिकोण के आधार पर किया गया है।

- (iv). (क). अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित संशोधित थ्रुपुट के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर वीएसपीएल द्वारा आय अनुमानित की गई है।

(ख). यह देखा गया है कि वीएसपीएल ने कुछ सेवाएं और उनके लिए प्रभाय प्रशुल्क उपलब्ध करवाए हैं जोकि इसके दरमान में अनुमोदित नहीं है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार, महापत्तन न्यासों अथवा उसमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों द्वारा उपलब्ध करवाई गई महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 में सूचीबद्ध कोई सेवा अधिसूचित दरमान के रूप में प्रभारित होनी चाहिए। वह व्यवस्था जिसमें वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण का विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किए बिना बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली, तट प्रचालनों के लिए प्रशुल्क, जिप्सम के लिए घाटशुल्क दर वसूली की है, स्पष्ट नहीं है। प्रथम नौ महीनों के लए वीएसपीएल द्वारा भेजे गए आय व्योरे दर्शाते हैं कि प्रचालक ने कार्गो के भारतोलन के लिए प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद संबंधी प्रशुल्क भी वसूल किए हैं। वीएसपीएल को सख्ती से सलाह दी जाती है कि अपने दरमान में गैर अनुमोदित ऐसे प्रशुल्क मदों की वसूली रोक दे। वीएसपीएल को प्रोद्भूत प्रासंगिक आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है, चूंकि इन प्रशुल्क मदों से आय वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आय में शामिल की गई और भविष्य अवधि में ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं भी शामिल की गई हैं।

(i). बर्थ सं. 8 पर बल्क अभियंत्रिकृत कार्गो प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) के लिए प्रभार संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ पारस्परिक करार के आधार पर वसूल किए जा रहे बताए गए हैं।

वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन गतिविधित से वास्तविक आय रु० 45.56 करोड़ है जिसमें बीएमएचएस सेवाओं से आय भी शामिल है। मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा दिए गए आय अनुमान में, तथापि, बीएमएचएस से आय शामिल नहीं की गई है। चूंकि वीएसपीएल उपयोक्ताओं को यह सेवा पहले ही प्रदान कर रहा है और भविष्य में भी ऐसा जारी रहेगा, इसलिए अनुमानों में इस प्रशुल्क मद से आय को शामिल किया जाना चाहिए। यह एक गंभीर बनेल होगा यदि सृजित परिसंपत्ति द्वारा सृजित राजस्व के लिए बिना लेखान के केवल निवेश को स्वीकार किया जाता है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा दिया गया आय अनुमानन प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यत्तायात के लिए प्रस्तावित दर पर परिगणित, बीएमएचएस से आय शामिल करते हुए अधुनातित किया गया है।

(ii). वीएसपीएल के मौजूदा दरमान में जिप्सम के लिए पृथक घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं किया गया है। चूंकि वीएसपीएल और उस समय के वीपीटी के मौजूदा दरमान में जिप्सम के लिए कोई पृथक दर निर्धारित नहीं की गई है, इसलिए वीपीटी के दरमान में निर्धारित अवशिष्ट सामानों के लिए रु० 40/- प्रति टन की घाटशुल्क दर ग्राहकों की सहमति से वीएसपीएल द्वारा वसूल की जा रही बताई गई है। वीपीटी के दरमान से दर लागू करने की वीएसपीएल की पूर्व कार्यवाई सही नहीं है। वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरें वीपीटी के लिए लागू हैं और वीएसपीएल द्वारा अपनी ओर से अंगीकृत नहीं की जा सकती। जहां कहीं किसी सेवा/मद के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं हो तो महापत्तनों/प्रचालक को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के अनुसार दरों का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।

किन्तु यह स्वीकार करते हुए कि पिछली अवधि की वास्तविक आय में रु० 40/- प्रति टन पर वसूल की बताई गई जिप्सम से घाटशुल्क आय शामिल है, वीएसपीएल द्वारा वर्तमान में वसूल किया जा रहा रु० 40/- प्रति टन पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए आय अनुमानन पर विचार किया गया है।

(iii). वीएसपीएल ने बताया है कि ग्राहकों से मांग के आधार पर आउटसोर्सिंग द्वारा तट प्रचालन ऑफर किए गए हैं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान में तट प्रचालनों के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

तट प्रचालनों संबंधी सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं के अधीन शामिल हैं और इसलिए विधिक स्थिति यह है कि इस सेवा के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाएगा बजाय इसके कि वीएसपीएल स्वयं यह सेवा ऑफर करे और उन्हें आउटसोर्स करे।

वीएसपीएल ने टिप्पणी की है कि महापत्तनों में तट प्रचालन सामान्यतः नौभरण एजेंटों के माध्यम से आयातक/निर्यातक द्वारा चलाए जाते हैं। ग्राहकों को विकल्प और स्वतंत्रता है कि ऐसी दरों

पर तट प्रचालनों के लिए अपनी व्यवस्था करें जो वे सर्वोत्तम समझते हैं अथवा वीएसपीएल के आउटसोर्सिंग पक्ष के माध्यम से सेवाएं प्राप्त करते हैं। वीएसपीएल केवल सुविधा प्रदाता के रूप में कार्य कर रहा है और इसलिए इसने दरमान में तट प्रचालनों के लिए पृथक दर शामिल नहीं की है।

यह उल्लेखनीय है कि तट प्रचालन महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है, और इसलिए यह दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित होनी चाहिए। लाइसेंस करार का खंड 3.9 (क) (i) (त) वीएसपीएल को स्पष्ट रूप से अधिकार प्रदान करता है कि वह वे गतिविधियां चलाए अथवा उपलब्ध करवाए जिसके लिए लाइसेंसदाता लाइसेंसशुदा परिसर के भीतर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन, चलाने अथवा उपलब्ध करवाने के लिए प्राधिकृत है। वीएसपीएल द्वारा अनुमत्त तीसरे पक्ष द्वारा लाइसेंसशुदा परिसरों के भीतर इन सेवाओं का प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा दरों का अनुमोदन प्राप्त करने की सांविधिक अपेक्षा को संशोधित नहीं करेगा। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में इस सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल किया गया है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय में ₹ 40/- प्रति टन पर वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए इस सेवा से आय शामिल है जिसपर लागत विवरण में विचार किया गया है। तट प्रचालनों से आय का अनुमान लगाते समय, वीएसपीएल कुछ घटकों की मौजूदा दर पर अनुमानित आय को शामिल करने में चूक गया प्रतीत होता है जिसके इस सुविधा को प्राप्त करने की संभावना है जोकि प्रस्तावित परिदृश्य में ऐसी आय को शामिल किए जाने से प्रमाणित है। इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ग). पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित बर्थ किराया आय दिसम्बर 2008 तक नौ महीनों की अवधि के लिए प्रतिवेदित बर्थ किराये से आय की अपेक्षा कम होनी पाई गई है। हमारी गणना में इस अस्थिरता को सही किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए, तीन महीनों के लिए प्रहस्तित किए जाने की संभावना पर यातायात के आधार पर निर्धारित की गई है।

बर्थ किराये से आय वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 41.00 की विनिमय दर लागू करते हुए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित किया गया है। विनिमय की प्रचलित दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 51.66 है।

उपर्युक्त बदलाव के अधीन बर्थ किराया प्रभार से अनुमानित आय यह अनुमान लगाते हुए इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है कि प्रस्ताव में परिकल्पित उताराई/लदाई दरें वीएसपीएल द्वारा अर्जित की जाएंगी।

- (घ). वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए भंडारण प्रभार और विविध सेवाओं से वास्तविक आय क्रमशः ₹ 10.82 करोड़ और ₹ 10.06 करोड़ होना बताया गया है। अनुवर्ती वर्ष 2008-09 के लिए आय अनुमानन कम करके ₹ 2.63 करोड़ किया गया है। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए इसके उपयोक्ताओं में से एक के साथ सहमत अल्पावधि भंडारण व्यवस्था सितम्बर 2007 में खत्म हो चुकी है जिसका कारण वर्ष 2008-09 से आय में कटौती है। भंडारण और विलंबशुल्क प्रभार से आय, अल्पावधि करार से आय अतिरिक्त, वार्षिक लेखों में वर्ष 2006-07 के दौरान ₹ 1.016 करोड़ और वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 1.03 करोड़ प्रतिवेदित की गई है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए भंडारण और विलंबशुल्क प्रभार से वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय पूर्व अवधि में इस सेवा से अर्जित आय से तुलनीय है और इसलिए इस विश्लेषण में वीएसपीएल द्वारा दिए गए आय अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

- (ङ). उपर्युक्त बदलावों के अधीन, वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्रचालन आय इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाता है कि वास्तविक आय अनुमानों से बहुत ज्यादा भिन्न है तो अतिरिक्त उगाही प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार भविष्य प्रशुल्क संशोधन से समायोजित किया जाएगा।

- (व). (क). वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए ठेकेदारों के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करार के आधार पर किया गया है। वीएसपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में अक्टूबर 2008 में ठेकेदारों को जारी किए गए संशोधित कार्य आदेश भेजे हैं।

वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए प्रतिवेदित प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत रु0 114.42 लाख है। वीएसपीएल ने 2008-08 के सम्पूर्ण वर्ष के लिए संशोधित राशियाँ दर लागू करते हुए पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए रु0 166.90 लाख पर यह व्यय अनुमानित किया है। वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान दिसम्बर 2008 तक और शेष तीन महीनों के लिए वास्तविकताओं पर सुविचारित किया गया है, लागत जनवरी से मार्च 2009 के दौरान प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित विभिन्न यातायात के लिए आउटसोर्सिंग की संशोधित दर पर अनुमानित की गई है।

वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए, वीएसपीएल ने इस लागत तत्व में किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया है। प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर सेवा प्रदान करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए सांविदिक करार के भीतर होना पाया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है।

(ख) वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुरक्षण लेबर लागत का अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों से 5.4 प्रतिशत की वृद्धि के साथ वीएसपीएल द्वारा लगाया गया है। वर्ष 2008-09 के दौरान सुविचारित प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों के साथ व्यवहार के लिए 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अंगीकृत की गई है। अतः तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमान पर 4.6 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमान संशोधित किया गया है।

(vi) बिजली, ईंधन और मरम्मतें तथा अनुरक्षण लागत सहित उपस्कर चालन लागत का अनुमान नीचे दी गई चर्चा अनुसार है:-

(क) बिजली लागत वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए 1.07 इकाई प्रति टन के अनुमानित उपभोग के आधार पर अनुमानित की गई है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 दिसम्बर, 2008 तक के लिए वास्तविक बिजली लागत के आधार पर, औसत बिजली उपभोग कोयला यातायात जोकि बीएमएचएस के माध्यम से प्रहसित किया जाता है, के लिए 0.93 इकाई प्रति टन पर परिगणित होता है। अतः वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान वर्ष 2007-08 और 2008-09 (दिसम्बर तक) के लिए प्राप्त किए गए औसत वास्तविक उपभोग के संदर्भ में संशोधित किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बिजली लागत का अनुमानन भी तदनुसार संशोधित किया गया है।

वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बिजली लागत की इकाई दर में वृद्धि वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 5.4 प्रतिशत की दर पर 4.6 प्रतिशत के स्वीकार्य स्तर पर स्वीकृत है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित कोयला यातायात वीएसपीएल द्वारा दिए गए संशोधित यातायात अनुमानन के अनुसार नहीं है जिसे सही किया गया है।

(ख) ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि कोयले से इतर कुल कार्गो यातायात का 80 प्रतिशत और कोयला यातायात का 100 प्रतिशत हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करेगा। वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित ईंधन लागत इसके द्वारा अनुमानित यातायात विवरण के अनुसार नहीं है जोकि एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करेगा। दिसम्बर, 2008 तक वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित वास्तविकताओं के आधार पर और एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने के लिए संभावित कार्गो विवरण के बारे में वीएसपीएल द्वारा दिए गए अनुमान पर विचार करते हुए, ईंधन लागत प्रति टन रु0 3.33 प्रति टन परिगणित होता है। अतः वर्ष 2008-09 के लिए ईंधन लागत नौ महीनों की अवधि के लिए प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति के आधार पर रु0 3.33 प्रति टन की दर से सुविचारित किया गया है।

अनुवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए ईंधन लागत का अनुमानन अन्य लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष के अनुमानों पर 4.6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए किया गया है।

(ग) वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 208.84 लाख है और दिसम्बर तक 2008-09 में प्रचालन के नौ महीनों के लिए, यह रु0 202.00 लाख पर प्रतिवेदित किया गया है। यह परिसंपत्तियों के कुल सकल प्रखंड का लगभग 0.75 से 0.95 प्रतिशत होता है। पूर्व अवधि के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मॉडल के अधीन मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित प्रतिमानक के भीतर पाया गया है।

वास्तविक स्थिति के विपरीत, भविष्य अवधि के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत वीएसपीएल द्वारा सिविल कार्यों के निवल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर और संयंत्र तथा मशीनरी लागत के निवल प्रखंड पर 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 328.22 और 2009-10 में रु0 312.54 लाख है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमान में तीव्र बढ़ोतरी एचएमसी की उपस्कर वारंटी के खत्म होने, संभव खराबी में वृद्धि और मशीनों के लिए महंगे पुर्जों के कारण है। इस सामान्य विवरण के साथ कोई दस्तावेजी साक्ष्य अथवा लागत विश्लेषण नहीं लगाया गया है। वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत और वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित नौ महीनों के वास्तविकताओं के संदर्भ में भी औचित्यपूर्ण नहीं है। अतः वर्ष 2008-09 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान पूर्ण वर्ष के लिए दिसम्बर तक वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक को एक्सट्रापोलेटिंग करते हुए सुविचारित किया गया है।

अनुवर्ती अवधि 2009-10 और 2010-11 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष 2008-09 के अनुमानों में 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित किया गया है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान भारी निकर्षण संबंधी रु0 49.95 करोड़ जोकि अनुवर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से स्वीकार्य नहीं है, को छोड़कर, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई संवर्धन नहीं किया है।

तथापि, वीएसपीएल में प्राप्त स्थिति के आधार पर 0.95 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण इस अनुमान के साथ वर्ष 2008-09 में सकल प्रखंड में अनुमानित रु0 136.65 लाख का संवर्धन स्वीकृत किया है कि इस नए संवर्धन पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत दिसम्बर 2008 तक प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण में नहीं लिया गया है।

- (vii). (क). वीएसपीएल ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए इस मद पर अनुमानित व्यय भी प्रतिवेदित किया है। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि पूर्व अवधि के दौरान प्रोद्भूत व्यय वीपीटी द्वारा नामे किए गए आवधिक हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण प्रमारों के प्रयोजन के लिए है न कि अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए। इसने अपनी स्थिति के समर्थन में इस संबंध में वीपीटी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां भी भेजी हैं। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित और अनुरक्षण तथा निकर्षण के नामपद्धति में वीएसपीएल द्वारा निर्दिष्ट वास्तविक सर्वेक्षण व्यय पर पिछली अवधि 2004-05 से 2008-09 के विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (ख). लाइसेंस करार का सामान्य पठन यह दर्शाता है कि किए जाने के लिए अपेक्षित अनुरक्षण निकर्षण, यदि कोई हो, वीएसपीएल द्वारा व्यय की प्रतिपूर्ति की शर्त पर वीपीटी द्वारा किया जाएगा। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप 50 मी0 तक 10.7 मी0 पर अनुरक्षण निकर्षण वीपीटी द्वारा नहीं किया जा रहा है और यह वीएसपीएल द्वारा स्वयं किया जा रहा है। वीपीटी ने बताया है कि बर्थ सं. ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के समीप अनुरक्षण निकर्षण संबंधी व्यय विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण में मद लागत रूप में सुविचारित किया जा सकता है। वीएसपीएल ने सूचित किया है कि अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए अनुमान केवल ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप निकर्षण के लिए किया गया है। एलए में विनिर्दिष्ट प्रावधान के मद्देनजर और लाइसेंसदाता तथा वीएसपीएल दोनों द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान भविष्य अवधि 2009-10 और 2010-11 के लिए सुविचारित किया गया है।

भविष्य अवधि के लिए इस व्यय के अनुमानन हेतु निकर्षण की मात्रा के संबंध में, वीपीटी की ओर से किसी आपत्ति के अभाव में और वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर भी विश्वास करते हुए, वीएसपीएल द्वारा दिए गए अनुमानों को स्वीकार किया गया है। वर्ष 2008-09 में वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत रु0 150/- प्रति घन मीटर की इकाई दर उपयुक्त वार्षिक वृद्धि लागू करने के पश्चात वर्ष 2006 में निकर्षण कम्पनी के साथ इसके द्वारा किए गए करार के रूप में दिए गए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित है। निकर्षण की इकाई दर वर्ष 2007-08 में पत्तन द्वारा किए गए निकर्षण कार्य के लिए वीपीटी द्वारा निर्दिष्ट रु0 146.51 प्रति घन मीटर की इकाई दर से तुलनीय है। निकर्षण लागत की इकाई दर वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 5.4 प्रतिशत

के स्थान पर प्रत्येक वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने की शर्त पर स्वीकार की गई है।

- (viii). (क). वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में, राजस्व हिस्सा उस समय अनुसरित सिद्धांत के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत तत्व की मद के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। निवेश पर प्रतिलाभ पर पहुंचने के लिए, ऋण की अनुमानित लागत जमा क्षमता उपयोगिता से संबंधित व्यवसाय में विनिधुक्त इक्विटी शेयरधारकों की निधियों पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान स्वीकार किया गया था।
- (ख). चूंकि वीएसपीएल का प्रारंभिक प्रस्ताव 15 अप्रैल 2005 से अर्थात् 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के पश्चात्, प्रभावी हुआ था, इसलिए 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के आधार पर वर्ष 2005-06 से वीएसपीएल के निष्पादन का मूल्यांकन करने की जरूरत है।

- (ix). वीएसपीएल द्वारा वीपीटी के साथ नवम्बर, 2001 में लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए गए थे। सभी पात्र निजी ठेकेदारों में पास-थू रूप में आंशिक रॉयल्टी स्वीकृत करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्यान्वित करते समय, इस प्रयोजन के लिए नुकसान लागत जमा शासन जो वास्तविक यातायात मात्राओं को मान्यता देती है, में स्वीकार्य लागत तत्वों और स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात् राजस्व घाटे के रूप में लिया गया था। यदि दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम सीमा तक रॉयल्टी, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में कटौती होगी और उस सीमा तक 'नुकसान' होगा। अतः संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व हिस्से का अधिकतम स्वीकार्य स्तर वर्ष 2005-06 से 2010-11 के लिए पास-थू रूप में स्वीकृत किया गया है।

- (x). (क). लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी परियोजना सुविधाओं के प्रचालन में लाइसेंसधारी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के समकक्ष राजस्व हिस्सा लाइसेंसदाता को अदा करेगा। सकल राजस्व की परिभाषा वर्ष 2001 में हस्ताक्षरित लाइसेंस करार में विशेष रूप से परिभाषित नहीं की गई है। वीपीटी और वीएसपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि संशोधित बोली दस्तावेज के अनुसार, सकल राजस्व की परिभाषा केवल बर्थ किराया प्रभार और कार्गो घाटशुल्क का शामिल होना माना जाता है। वीपीटी ने सूचित किया है कि अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सा सकल राजस्व का 12.811 प्रतिशत है। इसका अर्थ है कि वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया/देय राजस्व का 74.86997 प्रतिशत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अधीन पास-थू रूप में स्वीकार किया जा सकता है।

- (ख). हालांकि वीएसपीएल ने बर्थ किराये और घाटशुल्क आय पर दूसरे उद्धरण की सीमा तक राजस्व हिस्सा परिकलित किया है, परंतु समेकित लागत विवरण में इसे पूर्ण राजस्व हिस्सा पास-थू रूप में दर्शाया था। यह प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।

राजस्व हिस्सा प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 12.811 प्रतिशत पर प्रनिर्दिष्ट दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक घाटशुल्क आय और संशोधित बर्थ किराया आय पर स्वीकार किया गया है। बर्थ किराया प्रशुल्क और घाटशुल्क में स्वीकृत वृद्धि के कारण राजस्व हिस्सा भुगतान में वृद्धि का प्रभाव भी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकार्य सीमा पर हमारे विश्लेषण में वित्तीय गॉडल में सुविचारित किया गया है।

पूर्व अदधि के लिए, वीपीटी को वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया 74.86997 प्रतिशत का वास्तविक राजस्व हिस्सा निष्पादन समीक्षा के प्रयोजन के लिए वर्ष 2005-06 से व्यय रूप में सुविचारित किया गया है।

- (xi). वीएसपीएल ने 53 सप्ताह के लिए रु० 90.55 प्रति वर्ग मीटर की दर से वीपीटी द्वारा उते आवंटित कुल भूमि क्षेत्र (217700 वर्ग मीटर के लिए रु० 58.41 लाख पर पट्टा किराया अनुमानित किया है। वीपीटी ने अपने द्वारा वीएसपीएल का को आवंटित भूमि के लिए स्वतंत्र रूप से भी अनुमान लगाया है जोकि वीएसपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों से मेल खाता है। वीपीटी और वीएसपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि पट्टा किराये का परिकलन वीपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार है। इसके अलावा, वीएसपीएल ने रु० 10.39 लाख पर भवन पर पट्टा किराये का अनुमान लगाया है और पुष्टि की है कि यह वीपीटी के दरमान से निर्धारित दरों के अनुसार है।

- (xii). वीएसपीएल ने किराये पर लिए गए उपस्कर की सूची तैयार की है जिसमें ईक्व्यू-9 पर तैनात एक हारबर मोबाइल क्रेन और हुक फाईट से अंतरण क्षेत्र तक कार्गो के अंतरण राश्ट्र ट्रक/वेगन लोडर्स के लिए अपेक्षित अन्य उपस्कर शामिल



हैं। वीएसपीएल ने यह भी स्पष्ट किया है कि डुबाव में बंदिश के मद्देनजर, उत्तराई प्रचालन बाह्य हारबर पर किया जाता है जिसके लिए बार्ज और फ्लोटिंग क्रेन दोनों की सेवाएं अपेक्षित होती हैं। पत्तन पर आने वाले गहरे डुबाव के पोतों के आगमन पैटर्न के अनुसार, वीएसपीएल ने कोयला और जिप्सम कार्गो पोतों के 25 प्रतिशत और 15 प्रतिशत पर विचार किया है जिन्हें क्रमशः वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान बाह्य हारबर में उतारा जाएगा। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों में उत्तराई प्रचालन के लिए उपस्कर किराये पर लेने की लागत भी शामिल है। इसने अनुमानों को न्यायोचित ठहराने के लिए बिलों, सविदा की प्रतियां, आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।

वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित उपस्कर किराया प्रभार रु० 14.35 करोड़ और वर्ष 2008-09 (दिसम्बर तक) में रु० 14.59 करोड़ है। वीएसपीएल ने पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए उपस्कर किराया प्रभार रु० 18.15 करोड़ अनुमानित किया है जोकि वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित नौ महीनों की वास्तविक लागत के अनुसार पाया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए उपस्कर किराया प्रभार उपस्कर के किराये की इकाई दर में बिना किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार किए क्रमशः रु० 16.32 करोड़ और रु० 12.96 करोड़ अनुमानित किया है। वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए दिया गया उपस्कर किराया प्रभार का अनुमानन बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (xiii). (क). वीएसपीएल ने अभिकल्प, इंजीनियरिंग, निर्माण, योजना, उपस्करण, प्रचालन, उपस्कर के अनुरक्षण और पुनर्स्थापन आदि के लिए वीएसपीएल को तकनीकी परामर्श सेवाएं प्रदान करने के लए 19 जनवरी, 2005 को मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विस (पीएमएस) के साथ एक करार किया था।

पीएमएस के साथ करार दो चरणों में है। रु० 45 मिलियन का एकमुश्त भुगतान और व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय रु० 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क ट्रेवल, बोर्डिंग आदि से संबंधित अन्य आकस्मिक व्ययों की प्रतिपूर्ति के अलावा है।

- (ख). प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार, अपने प्रवर्तकों अथवा उनके 'सहयोगी उत्तराधिकारी' को निजी टर्मिनलों द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि इस संव्यवहार का 'आमर्स लैथ रिलेशनशिप' की यार्डस्टिक आयकर अधिनियम के अधीन यथा परिभाषित स्थापित किया जाता है।

वीएसपीएल ने यह प्रमाणित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजा है कि वीएसपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क यह प्रमाणित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र कि मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विस लिमिटेड (पीएमएसएल) को देय शुल्क आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के उपबंधों के अनुसार यथा परिकल्पित आमर्स लैथ कीमत के संबंध में निर्धारित किया गया है।

वीएसपीएल ने पिछले वर्षों के लिए आयकर प्राधिकारियों के निर्धारण आदेश भेजने में असमर्थता जाहिर की है। यह आयकर विभाग से प्राप्त होने पर आयकर प्राधिकारियों का निर्धारण आदेश भेजने के लिए सहमत है।

वीएसपीएल द्वारा दिए गए वचनबंध के आधार पर, यह प्राधिकरण आयकर अधिनियम के अनुसार अपनी प्रवर्तक कम्पनी को वीएसपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क के संव्यवहार का आमर्स लैथ रिलेशनशिप स्थापित करते हुए सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करता है और इस शर्त के अधीन वर्तमान कार्यवाही के लिए लागत की मद के रूप में इस व्यय को स्वीकार करता है कि वीएसपीएल यह दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य और प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृत किया है। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत अनुमानित व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में संशोधित किया जाएगा।

- (ग). आवधिक ऋण सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए अन्य शुल्क अर्थात् रु० 4.71 करोड़ सहित वीएसपीएल द्वारा मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विस लिमिटेड को भुगतान किया गया एकमुश्त शुल्क रु० 4.5 करोड़ वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 पूंजीकृत किया है और संबद्ध पूंजी लागत को बांटते हुए मूल्यहासित किया गया है। हालांकि इस पूंजी लागत को परियोजना अवधि में बांटना अपेक्षित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार है, परंतु उस अवशिष्ट अवधि की संख्या में अस्थिरता देखी जाती है जिसमें व्यय प्रमाणित किया गया था। यह अस्थिरता 31 मार्च 2008 को शेष निवल प्रबंध को वर्ष 2008-09 से परियोजना की शेष अवधि में समान रूप से बांटते हुए दूर किया गया है।

- (घ) करार के अनुसार, ₹ 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क दोनों बर्थों के व्यावसायिक प्रचालन शुरू होने की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय है। वीएसपीएल ने ₹ 89.09 लाख का तकनीकी सेवा शुल्क प्रतिवेदित किया है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान ₹ 88.99 लाख भुगतान किया गया है। वीएसपीएल ने यह व्यय वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 100 लाख प्रत्येक और वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 50 लाख अनुमानित किया है। करार के अनुसार, तकनीकी सेवा शुल्क साढ़े तीन वर्ष के लिए देय है जबकि वीएसपीएल ने साढ़े चार वर्ष के लिए इसपर विचार किया है। अतः तकनीकी सेवा शुल्क भुगतान करार की शर्तों के अनुसार 2006-07 से 2009-10 के मध्य तक की साढ़े तीन वर्ष की अवधि के लिए सुविचारित किया गया है। कड़े शब्दों में, वर्ष 2006-07 से शुरू वैयक्तिक वर्षों के दौरान भुगतान किया गया तकनीकी सेवा शुल्क परियोजना की शेष अवधि में प्रभाजित किया जाए। वर्तमान मामले में, चूंकि हिंडसाइट का लाभ उपलब्ध है और स्वीकार करते हुए कि पूर्व अवधि के संदर्भ में वास्तविक स्थिति का विश्लेषण किया गया है, वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 (दिसम्बर तक) के लिए प्रतिवेदित कुल तकनीकी सेवा शुल्क और पूर्व नौ महीनों के वास्तविक के आधार पर जनवरी 2009 से वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान और करार के अनुसार निर्धारित वर्ष 2009-10 के लिए अनुमान वर्ष 2006-07 से परियोजना की 26 वर्षों की शेष अवधि में प्रभाजित किया गया है।
- (xiv) वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि अचल परिसंपत्तियों, बर्थों से इतर, पर मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में विनिर्दिष्ट दलों के आधार पर स्ट्रेट लाइन पद्धति इस्तेमाल करते हुए उपलब्ध करवाया गया है। बर्थों को वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के जीवनकाल में मूल्यहासित किया गया है।
- वीएसपीएल द्वारा परिकलित वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए मूल्यहास में भारी निकर्षण पर मूल्यहास शामिल है जिसे इस विश्लेषण में अलग रखा गया है क्योंकि यह पूंजी लागत अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से स्वीकार नहीं की गई है।
- (xv) वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया ₹ 8.30 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क बर्थ की पूंजी लागत के साथ पूंजीकृत और मूल्यहासित किया गया है। संशोधित लागत विवरण में, अपफ्रंट भुगतान के पूंजीकृत हिस्से को वर्ष 2004-05 से मूल्यहास, सकल प्रखंड, निवल प्रखंड में परिणामी समायोजन के साथ बर्थ लागत के सकल प्रखंड से अलग रखा गया था।
- प्राथमिक व्यय के साथ अपफ्रंट भुगतान अन्य टर्मिनलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2004-05 से परियोजना की शेष अवधि में बांटा गया है। बढ़ते खाले नहीं डाले जाने की सीमा तक अपफ्रंट शुल्क और प्राथमिक व्ययों को प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में लिया गया है।
- (xvi) वर्ष 2007-08 के लिए बीमा लागत ₹ 54.31 लाख प्रतिवेदित की गई है जिसे जनवरी 2007 से जनवरी 2008 तक एक वर्ष की अवधि के लिए बीमा कम्पनी को भुगतान किए गए बीमा प्रीमियम की प्रति के साथ प्रमाणित किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए बीमा लागत ₹ 51.87 लाख पर अनुमानित किया गया है। बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का 0.18 प्रतिशत होता है जोकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक से कम है।
- अनुवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के बीच बीमा लागत तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमान में 5.4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित की गई है।
- वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि इंडस्ट्रियल ऑल रिस्क्स पॉलिसी के अनुसार, परिसंपत्तियों का बीमा पुनर्स्थापन मूल्य पर अथवा परिसंपत्तियों के रिइनस्टेटमेंट मूल्य पर किया जाता है न कि मूल्यहासित मूल्य पर। लाइसेंस करार में भी बीमाकरण, परियोजना सुविधाएं और सेवाएं पुनर्स्थापन मूल्य पर दी गई हैं। वीएसपीएल ने स्पष्ट नहीं किया है कि इस लागत अनुमान लगाने के लिए सुविचारित 5.4 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन मूल्य का मूल्यांकन करने के लिए कैसे प्रासंगिक है। किन्तु, चूंकि एलए अपेक्षा करता है कि परिसंपत्तियों का बीमा पुनर्स्थापन मूल्य पर करवाया जाए और इस कारक को स्वीकार करने के लिए वीएसपीएल द्वारा भेजे गए किसी अन्य आधार के अभाव में, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बीमा लागत वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अनुमानित किया गया है परंतु वार्षिक वृद्धि को तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों के 5.4 प्रतिशत की बजाय 4.6 प्रतिशत किया गया है।
- (xvii) अन्य व्ययों में रेलवे को देय रेलवे साइडिंग प्रभार, सुरक्षा व्यय, गियर प्रभार आदि संबंधी प्रभार शामिल हैं। इस शीर्ष के अधीन पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित व्यय ₹ 101.05 लाख वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित नौ महीनों के वास्तविक व्यय ₹ 103.13 लाख से कम पाया गया है। चूंकि यह व्यय सामान्यतः अचल प्रकृति का होता है, इसलिए

वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान नौ महीनों तक वास्तविक आधार पर और शेष तीन महीनों के लिए यह नौ महीनों के लिए प्रतिवेदित वास्तविक को एक्स्ट्रापोलेटिंग करते हुए यथानुपात आधार पर अनुमानित किया गया है।

अनुवर्ती दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए इस व्यय का अनुमान अन्य लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए यथा सुविचारित 4.6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि स्वीकार करते हुए लगाया गया है।

(xviii). वर्ष 2008-09 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमारित प्रबंध और सामान्य उपरिध्यय इसके द्वारा प्रतिवेदित नौ महीने के वास्तविक के आधार पर विपथित अनुमानों के भीतर पाए गए हैं और इसलिए स्वीकार किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए, वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 4.6 प्रतिशत पर सीमित की गई है जैसाकि अन्य लागत मदों के लिए किया गया है।

(xix). लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, वीएसएल को अनुमानित परियोजना लागत के प्रति बर्ध के लिए रु 40 मिलियन के भुगतान जिसका अर्थ है दो बर्धों के लिए रु 80 मिलियन पर वीपीटी को सम्पूर्ण सुविधा और सेवाएं हस्तांतरित करनी होंगी। वीएसएल ने इस प्राधिकरण के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर परियोजना के अंत में प्राप्ति-योग्य वार्षिक टर्मिनल मूल्य की ऋण वापसी पर विचार किया है। पूर्व प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में, परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति-योग्य टर्मिनल मूल्य अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार 12 प्रतिशत की छूट दर लागू करते हुए परियोजना अवधि में वार्षिकीकृत किया गया है। यही दृष्टिकोण मौजूदा प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में अपनाया गया है।

(xx). (क). वीएसपीएल ने भारी निकर्षण के लिए वर्ष 2009-10 के दौरान अपने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु 49.95 करोड़ की बढ़ोतरी प्रस्तावित की है। वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुआ लाइसेंस करार प्रवेश चैनल डुबाव और बर्ध के समीप डुबाव का अनुक्रमण 10.70 मीटर परिकल्पित करता है। एलए के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि वह लाइसेंसधारी अर्थात् वीएसपीएल की लागत और जिम्मेदारी पर भारी निकर्षण करे।

वीपीटी और वीएसपीएल ने नवम्बर 2006 में एक समझौता ज्ञापन किया था जिसमें वीएसपीएल ने प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव चक्र और आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म के जलमार्गों को 13.5 मी० तक गहरा और चौड़ा करने के लिए कहा है।

एमओयू के अनुसार, वीएसपीएल प्रवेश चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए किए जाने वाले निवेश पर लाइसेंस करार के अधीन व्यय रूप में विचार नहीं करेगा और इस लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति अथवा वर्धित प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वीएसपीएल ने टिप्पणी की है कि एमओयू का आशय लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वीपीटी के भुगतान, यदि कोई हो, करने के संदर्भ में बीओटी परियोजना के लिए पूंजी लागत रूप में इस निवेश पर विचार करना नहीं है और जहां तक वीपीटी का संबंध है इस लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति अथवा वर्धित प्रशुल्क का दावा करना भी नहीं है। इसलिए, इसने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया है। जबकि वीपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया है कि एमओयू के अनुसार भारी निकर्षण लागत को प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में बिल्कुल शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

एमओयू की शब्दावली स्पष्ट है कि वीएसपीएल एमओयू के अनुसार किए जाने के लिए प्रस्तावित भारी निकर्षण के लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति और वर्धित प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वर्ष 2009-10 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु 49.95 करोड़ की प्रस्तावित वृद्धि न तो लाइसेंस करार के अनुरूप है और न ही वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए एमओयू जोकि सरकार द्वारा अनुमोदित बताया गया है, के अनुसार है। इसके अलावा, उक्त भारी निकर्षण परियोजना की मौजूदा स्थिति के बारे में वीएसपीएल द्वारा कोई संकेत नहीं दिया गया है। उपर्युक्त कारणों से, रु 49.95 करोड़ का अनुमानित भारी निकर्षण व्यय इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा गया है। वीएसपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास घटक को भी उस सीमा तक अलग रखा गया है।

(ख). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तकनीकी सेवा शुल्क के पूंजीकृत हिस्से पर मूल्यहास 31 मार्च 2007 को इस शीर्ष के अधीन निवल मूल्य को परियोजना की शेष अवधि में समान रूप से बांटते हुए संशोधित किया गया है। प्रभाजन के पश्चात् प्रत्येक वर्ष के अंत में अपफ्रंट भुगतान और शेष प्रारंभिक व्यय प्रतिताम के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।

(xxi). (क). कार्यगत पूंजी का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने पोत संबंधित आय के अलावा

एक माह के राजस्व पर विविध देनदारों की है। इसने बताया है कि व्यापार के अनुरोध पर, क्रेडिट अवधि ग्राहकों को ऑफर की गई है और इसलिए विविध देनदारों के अनुमानों पर विचार किया गया जाए। विविध देनदारों का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। अपने कुछ ग्राहकों को ऋण सुविधा देना प्रचालक का व्यवसायिक निर्णय है और इसका कोई प्रशुल्क के माध्यम से सभी उपयोगकर्ताओं पर नहीं डाला जा सकता।

इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के मामले में विविध देनदारों के अधीन जोकि सांख्यिक दायित्व से आता है, कुछ वर्षों को स्वीकार करते हुए कार्यगत पूंजी परिकल्पन में दृष्टिकोण को संशोधित किया था। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड मामलों में किए गए निर्णय के आधार पर, इस प्राधिकरण ने इस महसु पर 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में सुधार प्रेषित करी और 30 नवम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया है।

वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि कोई भी गड़बड़ नहीं है। वीएसपीएल और वीरपी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, लाइसेंस प्रदाता तत्काल अनुवर्ती माह के 7वें दिन को मासिक आधार पर देय है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि एनए के अनुसार, वीएसपीएल से रॉयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान करना अपेक्षित नहीं है।

(ख) गंधारों और पुर्जों का अनुमान प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार छह माह के औसत उपभोग तक स्वीकार किया गया है।

(ग) शेकड और बैंक जमा शेष कार्यगत पूंजी के परिकल्पन में छह माह के प्रचालन व्यय पर सुविचारित किया गया है। वीएसपीएल ने इस प्रतिमानक को प्रबंध और प्रशासन उपरिचय पर लागू नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 शेकड शेड का छह माह के शेकड व्यय तक सीमित करता है। यह प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुप्रयोग को प्रचालन व्यय पर सीमित नहीं करता है। चूंकि प्रबंध और प्रशासन उपरिचय में शेकड व्यय भी शामिल है, इसलिए निर्धारित प्रतिमानक व्यय को इस शेष पर लागू किया गया है और संशोधित स्थिति पर विचार किया गया है।

(घ) वर्ष 2008-09 दिसम्बर, 2008 तक के लिए वषा प्रतिवेदित मौजूदा वसूल पर विचार किया गया है।

(ङ) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए कार्यगत पूंजी का संशोधित अनुमान नकारात्मक है और इसलिए खूब माना गया है।

(च) पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए सहीकरणों के अधीन निर्धारित पूंजी वर्ष 2008-09 के लिए रु० 248.72 करोड़, वर्ष 2009-10 के लिए रु० 236.22 करोड़ और वर्ष 2010-11 के लिए रु० 223.79 करोड़ परिगणित होता है।

(xxii) वीएसपीएल ने समकित लागत विवरण के साथ उप-गतिविधियों अर्थात् वस्तु, गरिष्ठित प्रहस्तन प्रणाली द्वारा (बर्थ रा. ईक्यू-8 पर) और (बर्थ रा. ईक्यू-9 पर) परंपरागत प्रहस्तन प्रणाली द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए लागत विवरण भेजा है। बर्थ भिन्नता आय और प्रासंगिक व्यय भी बर्थिंग सेवा संबंधी प्रासंगिक लागत, व्यय और पूंजी लागत को लेते हुए इस गतिविधि के लिए पृथक उप-गतिविधि लागत विवरण भेजने की बजाय कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधि विवरण के हिस्से के रूप में शामिल किया है।

इसके अलावा, दो कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधियों के बीच कुछ व्यय का आवंटन वैज्ञानिक आधार पर किया गया प्रतीत नहीं होता है। इस तथ्य के बावजूद सम्पूर्ण अनुरक्षण निकर्षण लागत को वीएसपीएल प्रणाली में आवंटित किया गया है कि समीपवर्ती निकर्षण दोनों बर्थों ईक्यू-8 और ईक्यू-9 पर अपेक्षित डुबाव को बनाए रखने के लिए समीपवर्ती निकर्षण किया जाना है। अन्य व्यय, प्रबंध तथा सामान्य उपरिचय आदि नियोजित पूंजी के आधार पर दो उप-गतिविधियों के बीच आवंटित किए गए हैं जोकि इस व्यय/उपरिचय का आवंटन करने के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता। कुछ समान परिसंपत्तियों पर मूल्यदास बर्थों से 9 अर्थात् परंपरागत प्रहस्तन प्रणाली में प्रभाजित नहीं किया गया है। ऊपर देखे गए अंतरालों के मद्देनजर, वीएसपीएल द्वारा भेजे गए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण किसी भी अर्थपूर्ण विश्लेषण के लिए उपयोगी नहीं हैं क्योंकि वे इन गतिविधियों के प्रत्येक में सही निवल अधिशेष/माटा नहीं दर्शाते हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण ने समग्र लागत स्थिति के आधार पर कार्य करने का निर्णय लिया है। वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि अगला प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दायित्व ब्याज समग्र हानि द्वारा कही गई बातों को ध्यान में रखते हुए दोष समुचित गतिविधि और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए पृथक गतिविधि-वार लागत विवरण भेजा जाए।

(xxiii). वीएसपीएल ने परंपरागत प्रहस्तन वाले दोनों बर्थ और वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 6.7 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष पर अभियंत्रित प्रहस्तन वाला एक का क्षमता का मूल्यांकन किया है। इसने क्षमता के मूल्यांकन का परिकलन भेजा है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित थ्रुपुट के लिए वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकित क्षमता पर आधारित क्षमता उपयोगिता वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 73.7 प्रतिशत और 77.46 प्रतिशत होती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, वीएसपीएल 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ का हकदार है क्योंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है।

(xxiv). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे। पिछले प्रशुल्क आदेश में, हालांकि लागत विवरण ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 की अनुमानित वित्तीय स्थिति दर्शाई थी, परंतु प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय केवल वर्ष 2005-06 और 2006-07 की वित्तीय स्थिति पर विचार किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और स्वीकार करते हुए कि प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित किए जाने तक वित्तीय वर्ष 2004-05 पहले ही समाप्त हो चुका था, अनुमानों और वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक का विश्लेषण वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए किया गया है जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

(ख). लागत विवरण में वीएसपीएल द्वारा दिया गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित व्यय के वर्गीकरण से भिन्न है। वीएसपीएल ने लागत विवरण में निर्दिष्ट निवल अधिशेष/घाटा के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स पूर्व लाभ/घाटा मिलान करते हुए विवरण भेजा है जोकि सही पाया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करने के लिए वीएसपीएल द्वारा लागत विवरण में दिए गए वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। वीएसपीएल द्वारा भेजा गया पूर्व अवधि के लिए विश्लेषण निम्नलिखित संदर्भ में संशोधित किया गया है:-

(i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश जारी किए जाने से पहले इस प्राधिकरण द्वारा उस समय अनुसरित सिद्धांतों के अनुसार पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान वीएसपीएल को देय राजस्व हिस्सेदारी लागत रूप में स्वीकार नहीं की गई थी।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीएसपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश प्रभावी होने के समय तक, 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रभावी हो चुके थे। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अनुसार, वर्ष 2005-06 से, दूसरे उद्धरण अर्थात् वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया वास्तविक राजस्व हिस्से का 74.86997 प्रतिशत की सीमा तक वीएसपीएल द्वारा भुगतान किए गए राजस्व हिस्से पर विचार किया गया है।

(ii). पिछले प्रशुल्क आदेश में, क्षमता उपयोगिता और ऋण की अनुमानित लागत से संबंधित इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में सुविचारित किया गया था। 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, वर्ष 2005-06 से, लागू दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सुविचारित किया गया है। कार्यगत पूंजी का निर्धारण करने के प्रयोजन के लिए, दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक वर्ष 2005-06 से अनुसरित किए गए हैं।

(iii). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीएसपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक सकल प्रखंड से अपफ्रंट भुगतान को अलग रखा है और मूल्यहास में उपयुक्त समायोजन किया है। अपफ्रंट भुगतान और प्रारंभिक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण और अन्य निजी टर्मिनलों पर अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में प्रमाजित किया गया है और इसे स्वीकार किया गया है।

बढ़ा खाते नहीं डाले गए की सीमा तक प्रारंभिक व्यय तथा अपफ्रंट भुगतान इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है। वीएसपीएल ने लागत विवरण में यह समायोजन नहीं किया है।

(iv). जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, आयकर अधिनियम के उपबंधों के अधीन संव्यवहार का आमर्स लैथ रिलेशनशिप स्थापित करते हुए सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करने के आधार पर तकनीकी सेवा शुल्क लागत रूप में स्वीकार किया गया है। इस शीर्ष के अधीन कुल व्यय वर्ष 2006-07, जब व्यय पहली बार किया बताया गया है, से शुरु परियोजना अवधि में बाटा गया है।

(ग). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा का सार निम्नवत् है:-

(रु करोड़ों में)

वर्ष	15 मार्च 2005 के आदेश के अनुसार अनुमानित निवल अधिशेष/घाटा	वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा
2005-06	(-) 4.14	(-) 11.31
2006-07	1.58	(-) 10.37
जोड़	(-) 2.56	(-) 21.68

(घ). प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित आय के आधार पर और वीएसपीएल द्वारा अनुमानित थ्रुपुट स्तर के लिए वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए विपथित औसत लागत स्थिति पर मार्च, 2005 में वीएसपीएल के प्रारम्भिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अंतिम रूप से सुविचारित किए गए थे।

वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए अनुमानित कुल घाटा मार्च, 2005 के प्रशुल्क आदेश में रु 2.56 करोड़ था। वास्तव में, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के संदर्भ में किए गए समायोजन के बाद, इन दो वर्षों के लिए घाटा रु 21.68 करोड़ है। घाटे में वृद्धि मुख्यतः पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित यातायात अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2005-06 और 2006-07 में 62 प्रतिशत और 54.7 प्रतिशत की सीमा तक यातायात में कमी के कारण है।

पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता वर्ष 2005-06 और 2006-07 के प्रत्येक वास्तविकताओं के सापेक्ष 20 प्रतिशत से ज्यादा है। इन दो वर्षों के घाटे में वृद्धि मुख्यतः प्रचालक द्वारा पूर्वानुमानित अनुमानित यातायात से कम पर जोवि: इसके बर्थों में से एक के देरी से शुरु होने के कारण प्रचालक द्वारा प्रस्तुत वास्तविक मात्रा के कारण है। अतः वर्ष 2005-06 और 2006-07 के घाटे को भविष्य प्रशुल्क में समायोजित करना उचित नहीं पाया गया है।

(xxx) (क). वीएसपीएल ने दर्पण की वैधता की समाप्ति से पहले फरवरी 2007 में दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। वीएसपीएल का यह मामला विभिन्न कारणों से इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से विचार के लिए नहीं लाया जा सकता था और इसलिए वीएसपीएल को मौजूदा दरमान की वैधता को विस्तार प्रदान करते हुए समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के आधार पर मार्च 2005 में अनुमोदित दर पर वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए टर्गिनल प्रचालन करने की अनुमति प्रदान की गई थी।

वृकि तुलना करने के प्रयोजन के लिए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के कोई अनुमान उपलब्ध नहीं है इसलिए पहले स्पष्ट किए गए कारणों से संशोधन के अधीन, वीएसपीएल द्वारा यथा मूल्यांकित वास्तविक लागत स्थिति पर विचार किया गया है।

(ख). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटे का सार निम्नवत् है:-

(रु करोड़ों में)

2007-08	(-) 14.59
2008-09	(-) 24.73
जोड़	(-) 39.32

वर्ष 2007-08 और 2008-09 के विश्लेषण को दर्शाता हुआ विवरण नोट के साथ अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न किया गया है।

चूंकि उपर्युक्त घाटा स्थिति अंशतः अनुमानों पर आधारित है, इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा होगी। यदि कोई अंतर पाया जाता है तो अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ग). चूंकि वीएसपीएल संशोधित प्रशुल्क के अभाव में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 2005 प्रशुल्क वसूल कर रहा है, इसलिए इन दो वर्षों के लिए ₹ 39.32 करोड़ का घाटा प्रशुल्क में पूर्णतः लेखांकित किया जाएगा। वर्तमान मामले में, चूंकि केवल दो वर्ष अवधि अर्थात् 2009-10 और 2010-11 के लागत अनुमानों पर विचार किया गया है, इसलिए पूर्व घाटे की दो किस्तें ₹ 13.10 करोड़ प्रत्येक मौजूदा प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान समायोजित की गई हैं और शेष अगले प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में समायोजित किया जाएगा।

(xxvi). वर्ष 2009-10 और 2010-11 के संशोधित लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(₹ लाखों में)

प्रचालन आय (₹ लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (₹ लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में		औसत अधिशेष/ घाटा %
2009-10	2010-11	जोड़	2009-10	2010-11	जोड़	2009-10	2010-11	
8685.16	9119.42	17804.58	(-)1493.62	(-)639.67	(-)2133.29	(-)17.20%	(-)7.01%	(-)12.11%

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण प्रचलित दरों पर अनुमानित समग्र प्रचालन आय के रूप में टर्मिनल के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए लगभग 12.11 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। इस तरह, विचाराधीन दो वर्षों के लिए कुल घाटा ₹ 21.33 करोड़ है। लागत विवरण द्वारा दर्शाई गई वास्तविक स्थिति के मद्देनजर, अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट मौजूदा प्रशुल्क स्तर में वृद्धि करते हुए घाटे को पूरा करने की जरूरत है।

(xxvii). (क). वीएसपीएल का मौजूदा दरमान बर्थ सं. ईक्यू 8 और ईक्यू 9 में आने वाले पोतों के लिए एकसमान बर्थ किराया निर्धारित करता है। वीएसपीएल ने दूसरे स्लैब के लिए लगभग 42 प्रतिशत की वृद्धि के साथ दो स्लैबों अर्थात् 30000 जीआरटी तक और 30000 जीआरटी से अधिक में बर्थ किराया प्रस्तावित किया है।

2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश पोतों के आकार की बजाय एकल स्लैब में बर्थ किराये का निर्धारण विनिर्दिष्ट करते हैं। चूंकि मौजूदा दरमान में निर्धारित बर्थ किराया एकसमान दर है जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है, वीएसपीएल द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार दो टियर दर शुरू करने के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से विपथन का कोई कारण नहीं है। वीपीटी ने अपने दरमान में निर्धारण के अनुसार तीन टियर बर्थ किराया निर्धारित करने का सुझाव दिया है। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि वीपीटी के पूर्व संशोधित दरमान में, बर्थ किराया छह टियर स्लैब में निर्धारित किया गया था। चूंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार एकल बर्थ किराया निर्धारित करने का प्रभाव पोतों की कुछ श्रेणियों पर ज्यादा पाया गया था, इसलिए यह निर्णय लिया गया था कि एकल दर शुरू करने की बजाय छह टियर से तीन टियर स्लैब के क्रमिक तरीके से बर्थ किराया अनुसूची को युक्तिसंगत बनाया जाए।

भारी निकर्षण पर प्रस्तावित व्यय 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों से सवर्धित बर्थ किराये की मांग के कारण के रूप में उद्धरित किया गया है। चूंकि भारी निकर्षण के लिए प्रस्तावित व्यय पहले दिए गए कारणों से इस विश्लेषण में स्वीकार नहीं किया गया है। इसलिए वे आधार जिनपर वीएसपीएल ने दो टियर बर्थ किराया शुरू किए जाने की मांग की है, प्रासंगिक नहीं है।

किन्तु, टर्मिनल की समग्र घाटा स्थिति को स्वीकार करते हुए, बर्थ किराये में वृद्धि की अनुमति दिए जाने की जरूरत है। विनिमय दर अधुनातन करने और गणना के लिए अंगीकृत दर में शोधन करने के पश्चात

वीएसपीएल द्वारा दिए गए अनुमानन के अनुसार बर्थ किराये से अतिरिक्त राजस्व वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए ₹0 1.26 करोड़ होगा। यह लक्ष्य सभी जीआरटी धर्मियों के लिए लागू बर्थ किराये के रूप में दूसरे स्लेब के लिए दर प्रस्तावित करते हुए अर्जित किया जा सकता है क्योंकि 30000 जीआरटी से कम आकार के पोतों की संख्या बहुत कम है। संशोधन के पश्चात् इस मद से अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए ₹0 1.30 करोड़ अनुमानित की गई है। मौजूदा दरमान में निर्धारित न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार 20000 जीआरटी के पोतों के लिए विपथित किया गया है जोकि संशोधित बर्थ किराये के आधार पर बढ़ाकर 40 अमेरिकी डॉलर किया गया है।

(ख) वीएसपीएल ने कोयला, ताप कोयला, अल्यूमीनिया, सीमेंट, क्लिंकर, उर्वरक, ग्रेनाइट ब्लॉक, आदि जैसे अधिकांश कार्गो मर्चों के लिए घाटशुल्क दरों में प्रस्तावित कटौती इसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के बराबर लाने के लिए है। ज्यादातर उपयोगकर्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशन ने वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित कटौती का स्वागत किया है। तथापि, यह स्वीकार करना होगा कि कुछ बुनियादी मर्चों की दरों में किसी कटौती से, विचाराधीन वर्षों की समग्र घाटा स्थिति के भव्य नजर, कुछ अन्य प्रशुल्क मर्चों में अनुचित वृद्धि करना होगा। इसलिए, यह प्राधिकरण वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित मौजूदा घाटशुल्क दर में कटौती पर विचार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है। अतः मौजूदा दरमान में निर्धारित घटकों के घाटशुल्क दर में लागत विवरण में निर्दिष्ट समग्र घाटा स्थिति के आधार पर, 12.10 प्रतिशत वृद्धि की गई है।

वीएसपीएल द्वारा घाटशुल्क की वसूली के लिए जिप्सम गैर-अवशिष्ट के अधीन वर्गीकृत किया गया है। विशिष्ट उल्लेख के बावजूद, वीएसपीएल ने जिप्सम के लिए पृथक घाटशुल्क प्रस्तावित नहीं की है यद्यपि इसने इस कार्गो के लिए पृथक नौभरण प्रभार प्रस्तावित किया है। चूंकि वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने के लिए अनुमानित जिप्सम की मात्रा कुल अनुमानित यातायात का 11 प्रतिशत है, इसलिए वीएसपीएल द्वारा एकत्रित मौजूदा प्रशुल्क में 12.10 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करने के बाद मौजूदा दरमान इस कार्गो के लिए पृथक घाटशुल्क दर दी गई है। संशोधित घाटशुल्क प्रभार से सृजित किए जाने की संभावना वाली कुल अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए ₹0 3.77 करोड़ है। सावधानीपूर्वक, यह उल्लिखित किया जाता है कि चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिभारण दरें हैं वीएसपीएल अपने विवेकाधिकार से इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर से कम दर वसूल कर सकता है।

वीएसपीएल द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित कच्चा तेल, वैद्युतनिष्पन्न उत्पाद (एलपीजी को छोड़कर) और आरबीडी पाम तेल अथवा बायो-डीजल के लिए कच्चे माल सहित कोई अन्य द्रव कार्गो जैसे कुछ नए घटकों के लिए घाटशुल्क दर, वीपीटी के दरमान में प्रचलित स्तर पर, दरमान में शामिल किए गए हैं। चूंकि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए इन घटकों का कोई संभावना नहीं दिया गया है, इसलिए यह प्रतीत होता है कि ये दरें केवल काल्पनिक होंगी और इसलिए संशोधित दरमान में शामिल नहीं किया गया है। यदि किन्हीं कारणों से, इन घटकों का यातायात प्रहस्तित किया जाता है तो इन घटकों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु वीएसपीएल इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

(ग) नौभरण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि पेट कोक, केलसाइनड पेट कोक, प्लूरा पत्थर के मामले में 8.7 प्रतिशत, कोकिंग कोयले में 15 प्रतिशत, लौह अयस्क प्रहस्तन में 67 प्रतिशत, ग्रेनाइट में 33 प्रतिशत और फेल्डसफर के मामले में 11 प्रतिशत है। नौभरण प्रभारों में उर्वरक प्रहस्तन, ताप/गैस कोयला, इल्यूमिनेटिड रेत, खाद्यान्न, रस्ते, रस्ते, कच्ची चीनी और अनुरूपी में अप्रत्यक्ष अन्य कार्गो के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। वीएसपीएल ने बताया है कि विभिन्न घटकों के लिए प्रस्तावित नौभरण प्रभार बाहरी बनावट के रूप में कार्गो में किन्ता, कार्गो की लुवाई/रतवाई के लिए अपेक्षित पकास, घनत्व, नमी तत्व, पोतों के लक्ष्य में प्रयुक्त किए जाने के लर अपेक्षित उपकरण मैनुअल लेबर का भ्रम, आदि कारण से भिन्न है। समग्र घाटे के भव्य नजर, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित स्तर पर नौभरण दर में वृद्धि की अनुमति देना न्यायोचित प्रतीत होता है। उर्वरक, रस्ते, आदि जैसे अन्य घटकों, जहां वीएसपीएल ने कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है के नौभरण प्रभारों में भी 12.10 प्रतिशत तक वृद्धि की है। घाटशुल्क दर के मामले में पहले उल्लिखित कारणों से, आरबीडी पाम तेल, अथवा बायो-डीजल के लिए कच्चे माल सहित कोई अन्य द्रव कार्गो, अन्य द्रव कार्गो, परियोजना कार्गो जैसे कुछ नए घटकों को शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित नौभरण प्रभारों को संशोधित दरमान में शामिल नहीं दिया गया है।

पूर्व झुकाव के अनुसार, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का केवल 20 प्रतिशत नौभरण सेवाएं प्राप्त करेगा जबकि कार्गो के 60 प्रतिशत के हारबर मोडल ट्रेन और नौभरण दोनों सेवाएं प्राप्त करने की संभावना है। यदि हारबर मोडल ट्रेन और नौभरण सेवाओं की संशोधित सेवा प्राप्त की जाती है तो मौजूदा दरमान रिफायणी सं. 4 में ₹0 64 प्रति टन के भ्रम किराया प्रभार के अलावा नौभरण सेवाओं के



लिए रु 6 प्रति टन की वसूली निर्धारित की गई है। वीएसपीएल ने इन कारणों से उक्त मौजूदा नोट को हटाने का प्रस्ताव किया है कि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय उसने यह शर्त प्रस्तावित करते समय नौभरण प्रचालन में शामिल विभिन्न सेवाओं को छोड़ दिया था। वीएसपीएल ने दरमान में अलग-से निर्धारित दरों पर नौभरण प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि इस संबंध में किसी भी उपयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित उक्त मौजूदा शर्त हटा दी गई है।

नौभरण गतिविधि की दरों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के कारण अतिरिक्त आय वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रु 6.69 करोड़ के स्थान पर विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 6.85 करोड़ अनुमानित की गई है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीएसपीएल ने बीएमएचएस के माध्यम से प्रहस्तित कोयले के नौभरण के लेखा पर किसी पृथक आय का पूर्वानुमान नहीं लगाया है। इसलिए, यह नोट निर्धारित करना उचित होगा कि किसी असंगतता से बचने के लिए बीएमएचएस के माध्यम से प्रहस्तित कोयले पर कोई नौभरण नहीं लगेगा।

- (घ). वीएसपीएल ने रु 64 प्रति टन पर निर्धारित हारबर मोबाइल क्रेन के मौजूदा किराया प्रभार को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। समग्र घाटा स्थिति के मददेनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि मोबाइल हारबर क्रेन किराया प्रभार राजस्व का महत्वपूर्ण स्रोत है, इसलिए मोबाइल क्रेन का किराया प्रभार बढ़ाकर रु 72.75 प्रति टन किया गया है। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि यह दर क्रेन की अकेली लागत के आधार पर निर्धारित नहीं की गई है अपितु समग्र लागत स्थिति और राजस्व घाटे को पूरा करने के लिए निर्धारित की गई है।

उपर्युक्त संशोधन के पश्चात हारबर मोबाइल से प्रभारों से अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 2.80 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

- (ङ). वीएसपीएल ने बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन उपलब्ध करवाई गई विभिन्न सेवाओं के लिए रु 189 प्रति टन पर मदवार दरें प्रस्तावित की हैं। समेकित सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रस्तावित रु 180 प्रति टन की समेकित दर निवल अधिशेष/घाटा स्थिति पर पहुंचने के समय आय अनुमानन में सुविचारित की गई है।

चूंकि वीएसपीएल ये सेवाएं पहले से ही प्रदान कर रहा है और इस सेवा के लिए प्रशुल्क वसूल कर रहा है, और तब से किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण इस शर्त के अधीन संशोधित दरमान में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित दर शामिल करने के लिए प्रवृत्त है कि पैरा (घ) में निर्णय के अनुसार रु 64 प्रति टन से रु 72.75 प्रति टन की प्रस्तावित दर से मदवार सेवा में शामिल क्रेन के किराया प्रभार के लिए प्रशुल्क संशोधित करना होगा। परिणामस्वरूप, समेकित दर भी बढ़ाकर रु 180 प्रति टन से रु 188.75 प्रति टन की गई है।

उपर्युक्त संशोधन के मददेनजर बीएमएचएस से अतिरिक्त राजस्व विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 5.38 करोड़ अनुमानित किया गया है।

- (च). मंडारण प्रभार की वसूली की इकाई मौजूदा क्षेत्र आधार से टनभार आधार में बदलने का प्रस्ताव किया है। मंडारण प्रभार रु 138 प्रति सप्ताह प्रति 100 वर्ग मीटर की मौजूदा दर के स्थान पर पहले पखवाड़े के लिए रु 6 प्रति मीट्रिक टन और दूसरे पखवाड़े से रु 9 प्रति मीट्रिक टन प्रस्तावित किया है। वीएसपीएल ने 30 दिनों के बाद और 45 दिनों तक कार्गो में अति-विराम के लिए रु 3 प्रति टन प्रतिदिन और 45 दिनों के बाद कार्गो विराम के लिए रु 24 प्रति टन प्रतिदिन की दर से दंडात्मक दर प्रस्तावित की है। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने मंडारण प्रभार की वसूली में प्रस्तावित संशोधन पर आपत्ति उठाई है।

वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्राप्ति के लिए बैकअप क्षेत्र, मंडारण, प्रेषण और टर्मिनल के प्रचालन के लिए बर्थ के समीप आबंटित लगभग 11 हैक्टेयर का छोटा-सा मंडारण क्षेत्र है। इसलिए, बर्थ के समीपवर्ती सम्पूर्ण बैकअप क्षेत्र सही मायने में केवल अंतरण क्षेत्र माना जाता है न कि मंडारण क्षेत्र। यदि उपयुक्त समय अवधि में टर्मिनल से कार्गो नहीं हटाया जाता है तो टर्मिनल लक्षित थ्रुपुट प्राप्त करने की स्थिति में नहीं होगा। प्रस्तावित मंडारण दरें राजस्व में वृद्धि करने के आशय के साथ टर्मिनल में कार्गो से लम्बे विराम

समय को हतोत्साहित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है। यह प्राधिकरण कई पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में यह निर्णय दे चुका है कि पत्तन के भंडारण क्षेत्र को अरथाई अंतरण क्षेत्र माना जाना चाहिए न कि माडागार। इस स्थिति के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दर मुख्यतः टर्मिनल में कार्गो के लम्बे विराम से रोकने का कार्य है, यह प्राधिकरण अनुसूची विश्लेषण में की गई चर्चा अनुसार निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के अधीन वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित भंडारण दर अनुमोदित करता है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2006-07 में प्राप्त किए गए कार्गो के औसत विराम समय के आधार पर विचाराधीन दोनों वर्षों के लिए ₹0 1.68 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाया है। इसने इस प्रशुल्क मद से आय का अनुमान लगाने के लिए 15 दिनों का कार्गो का औसत विराम समय परिकल्पित करने के लिए कोई विश्लेषण नहीं भेजा है। वीएसपीएल द्वारा भेजे गए किसी विश्लेषण के अभाव में, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित ₹0 1.68 करोड़ की अतिरिक्त आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है। वैधता अवधि के समाप्त होने के बाद चलाए जाने वाले प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को अनावश्यक लाभ प्रोद्भूत होना पाया जाता है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः लेखांकित किया जाएगा।

- (ख). वीएसपीएल ने शुल्क कार्गो के लिए धूल निवारण प्रभार को मौजूदा ₹0 1.41 प्रति टन से बढ़ाकर ₹0 1.50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए वीएसपीएल द्वारा भेजा गया लागत पत्रक दर्शाता है कि धूल निवारण प्रभारों की औसत प्रति टन लागत ₹0 1.77 परिगणित होती है। टर्मिनल में समग्र घाटे के मद्देनजर, धूल निवारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार की गई है।

वीएसपीएल ने ब्रेक बल्क कार्गो पर इस धूल निवारण प्रभार की वसूली को बढ़ाकर ₹0 0.50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया गया है। वीएसपीएल ने यह कहते हुए अनुसूची 3.7 के अधीन मौजूदा टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया है कि धूल निवारण प्रभार सेवा की मांग पर प्रभार्य होगा।

वीपीटी का दरमान भी ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ₹0 0.50 की दर से प्रदूषण नियंत्रण प्रभार की वसूली की अनुमति प्रदान करता है। समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर, मौजूदा दरमान में प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था/संशोधन स्वीकार किया गया है। प्रस्तावित दर पर धूल निवारण से अतिरिक्त आय ज्यादा नहीं है।

- (ग). इसने 80 टन और 120 टन इलेक्ट्रॉनिक धर्मकांटा के लिए क्रमशः ₹0 3/- प्रति टन और ₹0 5/- प्रति टन घाटशुल्क प्रभारों हेतु नए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेश की लागत को पूरा करने और यह सेवा प्रदान करने के लिए प्रोद्भूत प्रचालन लागत की पूर्ति के लिए भी है। चूंकि यह सेवा एक वैकल्पिक सेवा बताई गई है, इसलिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है। संशोधित दरमान में यह टिप्पणी शामिल की गई है कि इस सेवा के लिए प्रशुल्क उपयोक्ताओं के अनुरोध पर वैकल्पिक है।

- (घ). चूंकि लागत विवरण में मौजूदा दरों के आधार पर तैयार किए गए हैं, इसलिए उसमें लेखांकित स्वीकार्य राजस्व हिस्सा मौजूदा दरों के संबंध में है। यदि मौजूदा दरों में बढ़ोतरी की जाती है तो लागू संशोधित आय पर राजस्व हिस्सा देय हो जाएगा, जिसके लिए प्रचालक को स्वीकृति प्रदान किए जाने की जरूरत है। वर्ष किराये और घाटशुल्क प्रभार में स्वीकृत वृद्धि के कारण बिना राजस्व हिस्सेदारी आउटफलो पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता (अर्थात् 12.811 प्रतिशत) की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा विचाराधीन दो वर्षों के लिए ₹0 0.65 करोड़ परिगणित होता है जिसे स्वीकार किया गया है। इसलिए, स्वीकार्य संशोधित हिस्से के प्रभाव पर विचार करते हुए पूरा किया जाने वाला राजस्व अंतर लगभग ₹0 22 करोड़ होगा।

- (च). उपर्युक्त (क) से (ग) में सुझाए गए प्रशुल्क वृद्धि/संशोधन से लगभग ₹0 22 करोड़ का घाटा, जोकि नीचे संशोधित किया गया है, पूरा होने की संभावना है:-

(₹0 करोड़ों में)

क्र. सं.	विवरण	वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित अतिरिक्त राजस्व
1.	दरों में वृद्धि	1.30
2.	घाटशुल्क	3.77
3.	निवारण	6.85
4.	हारबर मोबाइल क्रेन प्रभार	2.80

5.	बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली	5.38
6.	प्लॉट किराया	1.68
7.	धूल निवारण	0.15
	जोड़	21.9

(xxviii). जैसाकि पहले बताया गया है, तट प्रचालन सेवाएं वीएसपीएल द्वारा इस गतिविधि को आउटसोर्स करते हुए ऑफर की जाती है। जबकि लागत विवरण में इस सेवा से आय अनुमानन और व्यय अनुमान शामिल है, वीएसपीएल ने इस प्रशुल्क मद को इस आधार पर प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं किया है कि वह आउटसोर्सिंग द्वारा सेवा प्रदान करने वाला सुविधा प्रदाता है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तट प्रचालन महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन चिह्नित सेवाओं में से एक है, और दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती है। तट प्रचालन प्रशुल्क आय अनुमानन में वीएसपीएल द्वारा यथा सुविचारित रु० 40 प्रति टन पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान में शामिल किए गए हैं।

(xxix). वीएसपीएल ने 'किरायेदार' शब्द को वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त सुविधाओं के उपयोक्ताओं के साथ में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। उक्त परिभाषा विशाखापत्तनम पत्तन के दरमान में निर्धारित परिभाषा के आधार पर थोड़ी संशोधित की गई है कि किरायेदार का अर्थ होगा वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त उपकरणों में से किसी के सभी उपयोक्ता।

मौजूदा दरमान में 'सप्ताह' शब्द की परिभाषा भंडारण प्रभार की तरह प्रासंगिक नहीं पाई गई है जोकि मौजूदा दरमान में प्रति सप्ताह आधार पर निर्धारित किया गया है और अब पखवाड़ा आधार पर निर्धारित किया गया है। अतः सप्ताह शब्द की परिभाषा को हटा दिया गया है।

(xxx). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए तटीय और विदेशगामी रूप में पोत की स्थिति निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित शर्त अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषा के अनुसार नहीं है। अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित शर्त वीएसपीएल के संशोधित दरमान में निर्धारित की गई है।

(xxxi). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीएसपीएल द्वारा विलंबित वापसियों के लिए ब्याज की दंडात्मक दर 11.5 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 13 प्रतिशत है। तदनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीएसपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर ब्याज की दंडात्मक दर संबंधी प्रस्तावित प्रावधान भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 15 प्रतिशत की ब्याज दर पर अधुनातित किया गया है।

(xxxii). वीएसपीएल ने एक शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि क्राफ्ट/उपस्कर आदि को क्षति की स्थिति में क्षतियों के लिए किरायेदार को प्रभार जमा करने होंगे। वीएसपीएल ने अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत की वापसी का प्रस्ताव किया है। वीएसपीएल से प्रस्तावित शर्त को शामिल किए जाने के कारणों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि बीमा कम्पनी को देय बीमा प्रीमियम लागत की मद के रूप में स्वीकार किया गया है और इसलिए परिसंपत्तियों को क्षति की लागत, यदि कोई हो, बीमा कम्पनी से वसूल की जाएगी। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि रु० 5 लाख से कम की क्षति वर्तमान बीमा पॉलिसी के शर्तों के अनुसार शामिल नहीं है, इसलिए वीएसपीएल क्राफ्ट/उपस्कर को हुई क्षति के लिए बीमा, यदि कोई हो, द्वारा क्षतिपूर्ति नहीं किए गए व्यय की देयता की पूर्ति के लिए किरायेदार से जमानत रखने के लिए प्रवृत्त है। वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि वह किरायेदार को ऐसी वापसियों के लिए यथा सामान्यतः लागू ब्याज अदा करने के लिए सहमत है, प्रस्तावित शर्त वीएसपीएल के दरमान में शामिल की गई है। संयोगवश, वीपीटी के दरमान में भी समान शर्त निर्धारित की गई है।

(xxxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के कारण उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे। तदनुसार, वीएसपीएल ने हमारे सुझाव पर अपने प्रस्तावित दरमान में इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी शामिल की है।

इसने यह प्रावधान भी शामिल किया है कि विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान वीएसपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो। ये प्रस्तावित प्रावधान प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है इसलिए स्वीकृत किए गए हैं।

(xxxiv). वीएसपीएल ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सामान्य कार्गो/विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के अनाधिक 60 प्रतिशत तक तटीय पोतों/कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। लौह अयस्क गुडेटिकाओं और ताप कोयले को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् घाटशुल्क, नौभरण प्रभार के मामले में रियायती प्रशुल्क से अलग रखा गया है।

बर्थ किराया प्रभारों के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, वीएसपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को भारतीय रुपए में बदलने के प्रयोजन के लए ₹0 41/- की दिनमय दर पर विचार किया है। वीएसपीएल के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 51.66 की प्रचलित विनिमय दर के स्थान पर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 43.52 थी। प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के समय तटीय पोत दरों के पुनः बयान की अनुमति नहीं देते हैं। प्रासंगिक दिशा-निर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचयी प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर बार-बार बोझ न पड़े। अतः तटीय पोतों के लिए निर्धारित मौजूदा बर्थ किराया, विदेशी मुद्रा विनिमय दर के बिना किसी पुनः बयान के, इस प्रशुल्क मद में स्वीकृत समान स्तर पर बढ़ाया भी जाएगा।

(xxxv). जब वीएसपीएल को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 से 6.6.3 और वीपीटी के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार निर्धारित समय सीमा के बाद बर्थ किराये के सेशन संबंधी मौजूदा सामान्य टिप्पणी सं. 3 को व्याख्यायित करने की सलाह दी गई थी। वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि यह शर्त अधिरोपित न की जाए क्योंकि पोतों की बर्थिंग और अबर्थिंग में उसकी कोई भूमिका नहीं है। इसने निवेदन किया है कि वीपीटी पोत की बर्थिंग और अबर्थिंग के लिए अपनी प्राथमिकताओं का अनुसरण करता है और प्रचालक को इसकी किसी भी चूक के कारण कोई नुकसान नहीं होगा चाहिए जब पोत को बर्थ पर बंधक बनाया जाता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ये शर्तें प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तें हैं। ये सामान्य शर्तें मुरुगांव पत्तन न्यास में प्रचालन कर रहे साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड जोकि वीएसपीएल जैसे जलयानों से सीधे बर्थ किराया वसूल करता है, के दरमान में भी निर्धारित की गई हैं। ऐसी कोई विशेष परिस्थिति नहीं है जो केवल वीएसपीएल के मामले में भिन्न संव्यवहार की अपेक्षा करती हो। अतः वीपीटी के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तें वीएसपीएल के दरमान में शामिल की गई हैं।

(xxxvi). वीएसपीएल ने बर्थ किराये की अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 4 इस प्रकार संशोधित की है कि मौजूदा टिप्पणी में निर्धारित अन्य कारणों के अलावा बिजली गुल होने के मामले में भी बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। वीएसपीएल ने प्रस्तावित किया है कि हारबर मोबाइल क्रेनों की अनुपलब्धता के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं होने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा। यह टिप्पणी इस प्रकार संशोधित की गई है कि उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार वीएसपीएल पर आरोप्य बिजली गुल सहित किन्हीं अन्य कारणों अथवा संयंत्र उपस्कर की खराबी अथवा अनुपलब्धता के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।

(xxxvii). प्रासंगिक प्रशुल्क निर्धारण में, इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल को उसके प्रस्ताव के अनुसार वीपीटी के तत्कालीन प्रचलित दरमान में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानकों को अंगीकृत करने की अनुमति प्रदान की थी। चूंकि आउटपुट प्रतिमानक डायनेमिक प्रकृति के हैं और समय-समय पर समीक्षा किए जाने की जरूरत है, इसलिए यह ज्यादा व्यावहारिक होगा कि सिद्धांत के आधार पर तत्संबंधी पत्तन अथवा प्रचालक द्वारा निर्धारित किए जाने वाले वास्तविक प्रतिमानकों को छोड़ते हुए प्रतिमानकों का निर्धारण करने के लिए मार्गदर्शन सिद्धांत दरमान में निर्धारित किए गए हैं। अगले संशोधन के समय इस पहलु पर विचार करने के लिए विशिष्ट उल्लेख के बावजूद, वीएसपीएल ने हमारे सुझाव का अनुपालन नहीं किया है और अपने दरमान में निर्धारित मौजूदा आउटपुट प्रतिमानकों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। हमारे प्रश्न पर वीएसपीएल ने इस आधार पर मौजूदा आउटपुट प्रतिमानकों में संशोधन करने के लिए अपनी प्रसार्थता व्यक्त की है कि उसके पास परंपरागत प्रहस्तन में केवल तीन वर्षों का और डीएमएचएस के प्रचालन में नौ वर्षों का अनुभव है। यह उपयोक्ताओं और वीपीटी के साथ विचार विमर्श से अगले प्रशुल्क संशोधन में आउटपुट संशोधित करने के लिए सहायक है। तब तक, इसने मौजूदा प्रतिमानकों को जारी रखने का अनुरोध किया है। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वमूली से वर्ष 2004-05 और 2006-07 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित आय महत्वपूर्ण नहीं पाई गई है। अतः मौजूदा दरमान में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानकों को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के समय उपयोक्ताओं और वीपीटी के साथ विचार विमर्श से उपयुक्त आउटपुट प्रतिमानक तैयार करे।

(xxxviii). वीएसपीएल को यथामूल्य दरों की मौजूदा पद्धति को जारी रखने के अपने प्रस्ताव की बजाय मशीनरी के लिए विशिष्ट दरें प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि इस कार्गो के प्रहस्तन में शामिल उच्च जोखिम के मददेनजर इसने यथामूल्य पर आधारित घाटशुल्क दर वसूल की पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव किया है और किसी भी स्थिति में, इन कार्गो को मात्राएं पूर्व झुकाव के अनुसार अमहत्वपूर्ण है।

(xxxix). वीएसपीएल ने अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दर के दो सैट प्रस्तावित किए हैं। इसने स्पष्ट किया है कि जील रेत आदि जैसी कम मूल्य की कार्गो मदें उच्चतर घाटशुल्क दर वसूल करते हुए प्रभावित होंगी। वीएसपीएल ने मौजूदा दरमान में ₹0 22 प्रति टन की एकल दर के स्थान पर वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार 1000 से अधिक के कार्गो मूल्य के लिए 40 प्रति टन और 1000 से कम के कार्गो के मूल्य के लिए 10 प्रति टन की घाटशुल्क दर प्रस्तावित की है। वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के मददेनजर, अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दर के दो सैट स्वीकार किए गए हैं।

(XL). वीएसपीएल ने गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों, भले ही वे जलयान पर न चढ़ाए जाएं, पर घाटशुल्क प्रभार की वसूली के बारे में एक टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है। नौभरण के लिए गोदियों में लाए गए परंतु नौभरण नहीं किए गए अधिक कार्गो के लिए, इसने घाटशुल्क वसूली का प्रस्ताव नहीं किया है यदि कार्गो नौभरण के 24 घंटों के भीतर हटा लिया जाता है। इस टिप्पणी को शामिल करते समय, वीएसपीएल ने मौजूदा शर्त को जारी रखने का प्रस्ताव किया है कि वीएसपीएल परिसर में लाए गए और बिना नौभरण के वहां से हटाए गए सामानों पर निःशुल्क दिवस स्वीकार्य नहीं होंगे। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2006 में तूतीकोरिन पत्तन न्यास से संबंधित अपने एक आदेश में निर्णय दिया था कि जब शट आउट कार्गो द्वारा घाटशुल्क प्रभार का भुगतान किया जाता है तो वे निर्यात कार्गो पर यथा लागू निःशुल्क अवधि का लाभ प्राप्त करेंगे। ऐसी स्थिति में, गोदियों में प्रवेश करने वाले भले ही वे नौभरित नहीं किए जाने वाले सामानों पर घाटशुल्क प्रभार की वसूली संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित करते समय, नौभरित नहीं किए गए कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि अस्वीकृत करने संबंधी मौजूदा टिप्पणी को संशोधित दरमान से हटा दिया गया है।

(XLi). वीएसपीएल से अनुरोध किया गया था कि सामान्य शर्त यह सामान्य शर्त शामिल की जाए कि वीएसपीएल पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा जब अनुरोध किया जाता है तब वीएसपीएल कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा। अन्य महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनल पर निर्धारण के अनुसार संशोधित प्रस्तावित दरमान में वीएसपीएल द्वारा प्रासंगिक शर्त को शामिल किया गया है।

(XLii). वीएसपीएल ने पहले एक टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण अवधि वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच विशेष रूप से सहमत होनी चाहिए और यदि विशिष्ट अवधि के बाद प्लॉट खाली नहीं किया जाता है तो विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा। यह बताया गया था कि प्रस्तावित टिप्पणी से विभिन्न उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क के लागू होने में अस्थिरता बढ़ेगी क्योंकि वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच सहमत भंडारण अवधि मामला-दर-मामला भिन्न होगी। इसलिए, वीएसपीएल को सलाह दी गई थी कि टर्मिनल में कार्गो के विराम की लम्बी अवधि के लिए ग्रेडिड आधार पर विशिष्ट भंडारण प्रभार प्रस्तावित करे। वीएसपीएल ने पूर्व प्रस्तावित टिप्पणी को हटा दिया है परंतु निःशुल्क भंडारण अवधि के बाद कोई अवधि प्रस्तावित नहीं की है जिसके लिए भंडारण प्रभार प्रभाय है। यह स्वीकार करना होगा कि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निःशुल्क अवधि निर्धारित की जाती है जिसके बाद भंडारण प्रभार प्रभाय होता है। साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), इंटरनेशनल सीपोर्ट हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) आदि जैसे अन्य निजी बल्क कार्गो टर्मिनलों के मामले में भी निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है जिसके बाद भंडारण प्रभार प्रभाय है। एसडब्ल्यूपीएल में निर्धारित निःशुल्क अवधि आयात के लिए तीन दिनों की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो के लिए सात दिन, और आईएसएचपीएल में यह 21 दिन है। अतः इस प्राधिकरण को भंडारण प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए आयात तथा निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि शामिल करने के निर्णय की शुरुआत करता है। इस प्राधिकरण ने कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के संदर्भ में न्यू गेंगूर पत्तन न्यास और विशाखापत्तन पत्तन न्यास के दरमान में भी समान प्रावधान शामिल किए हैं।

(XLiii). वीपीटी ने बर्थ किराया प्रभार के साथ हारबर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार को जोड़ दिया है। वीपीटी ने बर्थ किराये और हारबर क्रेनों के लिए पृथक प्रभारों के निर्धारण के मद्देनजर उल्लेख किया है, क्रेनशुल्क घटक पर राजस्व हिस्सा प्राप्त करने का विषय है। इसने बताया है कि वीएसपीएल द्वारा निर्मित दो बीओटी बर्थ हारबर मोबाइल क्रेन से सज्जित हैं, जोकि कुछ नहीं हैं परंतु घाट क्रेन हैं और वे घाट क्रेनों की तरह समान कार्यों का निष्पादन करते हैं। इसलिए, एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रेन और प्रहस्तन प्रणाली नहीं माना जा सकता। अतः इसने क्रेन प्रभारों को बर्थ किराया प्रभारों के साथ जोड़ने का अनुरोध किया है अथवा विकल्पतः क्रेनशुल्क घटक पर राजस्व हिस्सा अदा करने के लिए वीएसपीएल को निर्देश देने का अनुरोध किया है।

वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) परंपरागत रेल माउंटेड ग्रेब अनलोडरों की बजाय वीएसपीएल द्वारा प्राप्त की गई विशेष प्रयोजन क्रेन हैं। हारबर मोबाइल क्रेन घाट से जुड़ी हुई नहीं हैं और इसलिए घाट क्रेनों के बराबर नहीं माना जा सकता। हारबर मोबाइल क्रेन चल प्रकृति की हैं और टर्मिनल में कहीं भी प्रचालित की जा सकती हैं। ये क्रेन बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली का अभिन्न अंग हैं। इसलिए इन क्रेनों की गणना टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार विशेष प्रयोजन क्रेनों/प्रहस्तन प्रणालियों के रूप में की जाए। अतः यह क्रेन परंपरागत सामान्य कार्गो बर्थों में संस्थापित परंपरागत घाट क्रेनों से तुलनीय नहीं हैं। इस प्रकार, इन क्रेनों के प्रभार बर्थ किराये का हिस्सा नहीं हो सकते।

यह मुद्दा वीएसपीएल के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में पहले ही हल किया जा चुका है। वीपीटी ने इस संबंध में अपने पूर्ववर्ती निवेदन को दोहराया है। यहां यह देखना प्रासंगिक होगा कि विशिष्ट क्रेनों के किराया प्रभार कई अन्य महापत्तनों में पृथक मद के रूप में निर्धारित किए गए हैं। वीपीटी ने भी हाल ही में हारबर मोबाइल के पृथक किराया प्रभार के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विचाराधीन है। वीपीटी ने प्रासंगिक बर्थ किराये में क्रेन शुल्क के घटक को जोड़ने का प्रस्ताव नहीं किया है।

मौजूदा प्रचालकों के लिए भी यह प्रासंगिक नहीं होगा। फरवरी 2003 में अधिसूचित अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश भी क्रेन के किराया प्रभार को बर्थ किराया प्रभार के साथ जोड़ने की अपेक्षा नहीं करते हैं।

वैसी स्थिति में, क्रेन के किराया प्रभार को बर्थ किराया प्रभार के साथ जोड़ने के लिए वीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित क्रेन पर किराया प्रभार की वसूली की मौजूदा प्रणाली जारी रहेगी।

(XLIV) वीएसपीएल ने अनुसूची 4.1 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 3 को हटाने का प्रस्ताव किया है कि हारबर गोबाइल क्रेन लट हांपसे और ग्रेवों के साथ उपलब्ध रहेगी। इसने मौजूदा टिप्पणी को हटाने के लिए कोई विशिष्ट कारण नहीं दिया है। तथापि, चूंकि किसी उपयुक्ता की ओर से कोई नहीं की गई है, इसलिए उक्त टिप्पणी को हटाने के लिए वीएसपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(XLV) वीएसपीएल ने हमारी सलाह पर प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.6 में शामिल की है कि यदि प्रचालन क्षेत्र उपयुक्तताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलवशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

(XLVI) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। वीएसपीएल द्वारा यथा संभव, यह सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना अपना प्रस्ताव तैयार करते समय प्रचालन में लागू अनुभव के आधार पर ऐसी एक योजना शामिल करें।

(XLVII) कुछ प्रस्तावित प्रावधान जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार नहीं हैं, संशोधित किए गए हैं।

(XLVIII) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले से ऊपर उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति दो वर्षों अर्थात् 2009-10 और 2010-11 के लिए है। अतः संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2011 तक निर्धारित की गई है।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीएसपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि **अनुलग्नक-11** रूप में संलग्न है।

12.2. सामान्यतः संशोधित प्रभार सहाय्य अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के बाद से प्रभावी होता है, जब तक कि 2005 दिशा-निर्देशों के खंड 3.2.8 में यथा विनिर्दिष्ट प्रशुल्क आदेश में भिन्न व्यवस्था विशेष रूप से उल्लिखित नहीं की जाती है। यह स्वीकार करना होगा कि वीएसपीएल के दरमान का संशोधन पहले से अतिदेय था। इस स्थिति के भव्यजन्य और यह भी स्वीकार करते हुए कि इस विश्लेषण में सुविचारित वित्तीय स्थिति 1 अप्रैल 2009 से दो वर्षों की अवधि के लिए है, संशोधित प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तारीख से 15 दिनों से प्रभावी होकर 31 मार्च 2011 तक वैध रहेंगे।

12.3. वीएसपीएल का प्रशुल्क पत्तन द्वारा दी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण वीएसपीएल से अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करें और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत लाभ को पूर्णतः समायोजित करें।

12.4. इस संबंध में, वीएसपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारणों के साथ भेजी जाए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+) / (-) 20% की भिन्नता देखी जाती है तो टीएमपी संबद्ध प्रचालक को कहेगा कि वह अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करें। यदि वीएसपीएल टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय अवधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की समीक्षा शुरू कर देगा।

अरविन्द कुमार, सदस्य

अनुसूचक - I

विज्ञान सीपर्ट इन्डस्ट लिमिटेड का संश्लेषित सागत विवरण

			वैयक्तिक द्वारा भेजे गए अनुमान				ट्रिपलजी द्वारा संश्लेषित अनुमान		
क्र.सं.	विवरण	वित्तवर्ष	अनुमान	अनुमान	अनुमान	वित्तवर्ष तक के वार्षिक अनुमान (वर्गजी से वर्ष)	अनुमान	अनुमान	
			2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2008-09	2009-10	2010-11
I	वित्तवर्ष (मिथुन) / टॉपिंग		3,884,748	4,450,000	4,942,500	5,189,825	4,450,000	4,942,500	5,189,825
	कुल प्रशासन खर्च								
	(I) बोनस प्रदान		17198728	11882500	12871125	13514681	16171269	16377180	17198039
	(II) बोनस प्रदान		94605134	135300000	150875000	168523760	135300000	150975000	168523750
	(III) बोनस प्रदान		348495215	284070000	327133500	343490178	477195850	571693500	705551175
	(IV) बोनस प्रदान		100567513	28295500	29210175	30870884	26299600	29210175	30870884
	(V) बोनस प्रदान		545667822	456689500	507318675	532684600	638795350	852138675	894745600
	योग (I to V)		662,837,590	467,382,060	520,189,800	548,198,290	664,986,819	669,516,855	811,941,848
II	प्रशासन सागत (प्रशासनिक व्यय)								
	(I) प्रशासन और प्रशासन		8720332	18,880,000	18,804,500	19,534,725	13,785,087	18,804,500	19,534,725
	(II) अनुमान और		36311951	43,820,000	46,291,880	48,781,431	43,820,000	45,940,320	48,063,575
	(III) अनुमान और		41047479	60,808,549	65,056,309	67,571,128	53,335,438	59,490,091	63,863,947
	(IV) अनुमान और		478153	8,750,000	10,278,500	10,831,431	4,825,920	10,198,500	10,667,800
	(V) अनुमान और		13010319	25,151,887	28,035,710	29,437,498	19,404,984	21,438,488	22,811,482
	(VI) अनुमान और		143543169	181,582,600	183,289,730	129,830,092	181,582,600	183,289,730	129,830,092
	(VII) अनुमान और		7501494	8,880,128	8,880,128	8,880,128	8,880,128	8,880,128	8,880,128
	(VIII) अनुमान और		5431164	5,187,471	5,487,584	5,762,844	5,187,471	5,428,094	5,675,696
	(IX) अनुमान और		73265454	10,105,000	10,304,850	10,740,211	13,750,883	14,383,423	15,045,061
	(X) अनुमान और		1233696	10,000,000	10,000,000	5,000,000	1,233,696	1,233,696	1,233,696
	योग (I to X)		330,543,212	370,078,633	364,806,999	334,178,483	343,678,185	346,885,967	323,036,177
III	प्रशासन		-114717987	120,828,813	132,902,231	143,418,888	121,067,554	121,028,178	121,028,178
IV	प्रशासन								
	(I) प्रशासन और प्रशासन		34380943	36,237,514	38,194,340	40,258,834	36,237,514	37,904,440	39,848,044
	(II) प्रशासन और		3319548	3,310,478	3,310,478	3,310,478	3,310,478	3,310,478	3,310,478
	(III) प्रशासन और		37,700,481	38,547,983	41,884,819	43,887,313	39,547,983	41,214,919	42,988,523
	योग (I to III)								
V	प्रशासन और प्रशासन (प्रशासन) (I) - (II) - (III) - (IV)		79,875,980	(83,189,133)	(18,124,248)	25,033,808	160,684,888	389,389,793	424,861,779
VI	वित्त और वित्त (प्रशासन)								
	(I) वित्त और वित्त		199,200	200,000	200,000	200,000	218,637	244,889	274,252
	(II) वित्त और वित्त		199,200	200,000	200,000	200,000	218,637	244,889	274,252
	(III) वित्त और वित्त		199,200	200,000	200,000	200,000	218,637	244,889	274,252
VII	वित्त और वित्त (प्रशासन)								
VIII	वित्त और वित्त (प्रशासन) (VI) - (VII)		199,200	200,000	200,000	200,000	218,637	244,889	274,252
IX	वित्त और वित्त (प्रशासन) (V) + (VIII)		80,071,100	(63,989,138)	(17,924,248)	25,233,808	160,703,525	389,634,682	425,136,023
X	वित्त और वित्त (प्रशासन)		259793630	2,476,573,515	2,847,278,307	2,704,427,825	2,487,234,068	2,362,216,748	2,237,881,093
XI	वित्त और वित्त (प्रशासन)		15%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
XII	वित्त और वित्त (प्रशासन)		57.98%	66.42%	73.77%	77.46%	66.42%	73.77%	77.46%
XIII	वित्त और वित्त (प्रशासन) के लिए अनुमान		225,942,521	388,251,782	455,584,688	432,706,463	387,957,451	377,954,680	388,080,975
XIV	वित्त और वित्त (प्रशासन) (XII) + (XIII)		(145,871,421)	(488,240,861)	(473,488,936)	(407,474,844)	(247,253,827)	(18,320,527)	67,075,848
XV	2007-08 से 2008-09 तक के लिए अनुमान							(383,125,348)	
XVI	वित्त और वित्त (प्रशासन) के लिए अनुमान							(131,041,783)	(131,041,783)
XVII	वित्त और वित्त (प्रशासन) के लिए अनुमान (XIV) - (XVI)							(148,381,810)	(83,966,734)
XVIII	वित्त और वित्त (प्रशासन) के लिए अनुमान (XVII) + (XVIII)		-26%	0%	-91%	-75%	-38%	-17.20%	-7.01%
XIX	वित्त और वित्त (प्रशासन) के लिए अनुमान (XIX) + (XVIII)				-88%			-12.11%	

## विज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

## दरमान

## खंड - 1

## 1.1. परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (1). "वीपीटी" अर्थात् विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी)।
- (2). "वीएसपीएल" अर्थात् विज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और समनुदेशिनी।
- (3). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (4). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत होगा।
- (5). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (6). "किरायेदार" का अर्थ वीएसपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए उपकरणों में से किसी भी उपकरण का उपयोग करने वाले सभी उपयोक्ता।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (1). पोत की हेंसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'। तटीय नौचालनों के लिए अनुमत विदेशगामी पोत और उनके द्वारा वहन किए गए कार्गो/कंटेनर भी ऐसे स्वीकार्य नौचालनों के मामले में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (2). (i). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
 (ii). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
 (iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, जहाँ पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभाव्य होंगी।  
 (iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभाव्य होंगी, उसके पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभाव्य होंगी।  
 (v). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दरतावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (3). बर्थ किराया प्रभार जलयान रवानियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभाव्य होंगे। जहाँ कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके एसोसिएट्स अथवा अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपये के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा के विनिमय के पश्चात् भारतीय रुपये में वसूल किए जाएंगे। पत्तन सीमा में पोत के प्रदेश के दिन ऐसे विनिमय के लिए दिन माना जाएगा।



- (4). तीस दिनों से अधिक के लिए वीएसपीएल में रुकने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनियम दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी रूप से बदल जाएगा।
- (5). यदि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- से कम हो तो वापसी नहीं की जाएगी। यह सीमा ऐसे प्रभारों के अनुपूरक दावों के लिए भी लागू होगी।
- (6). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार द्वारा यह इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा यह इकाई 1 घन मीटर होगी और क्षमता माप द्वारा यह इकाई बल्क में द्रवों के लिए 1,000 लिटर होगी।
- (7). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करते हुए 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई रूप में माने जाएंगे, जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, को छोड़कर।
- (8). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
  - (i). उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। ब्याज की दर 15 प्रतिशत होगी।
  - (ii). इसी प्रकार, वीएसपीएल विलंबित वापसियों पर 15 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज करेगा।
  - (iii). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीएसपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
  - (iv). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (9). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (10). वीएसपीएल की सीमाओं के भीतर उतारे गए सभी सामान आयात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
- (11). नौभरण के लिए प्रवृत्त सभी सामान निर्यात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को जलयान पर चढ़ाए जाने से पहले भुगतान किए जाएंगे।
- (12). (i). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
  - (ii). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं एवं ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
  - (iii). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
  - (iv). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (13). क्राफ्टों, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों को क्षति के मामले में, किरायेदार माँग, वास्तविक प्रभारों के लंबित निर्धारण की प्राप्ति के तत्काल पश्चात वीएसपीएल द्वारा यथा निर्धारित क्षतियों के लिए सभी ऐसे प्रभारों के लिए अनुमानित राशि जमा करेगा। पूर्ण क्षति के मामले में, किरायेदार वीएसपीएल के क्राफ्टों अथवा उपकरणों अथवा सम्पत्तियों के बही मूल्य अथवा बाजार मूल्य, जो भी

ज्यादा हो, उधर करेगा। वीएसपीएल अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत की वापसी पर उस किरायेदार को यथा लागू ब्याज के साथ वापस करेगा जिससे उपस्कर की क्षति की लागत वसूल की गई थी।

- (14). वीएसपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## खंड - 2

### पोत संबंधित प्रभार

#### 2.1. बर्थ किराया

##### 2.1.1. पोतों के लिए बर्थ किराये की अनुसूची

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अजडा 0 में)	तटीय पोत (रु 0 में)
बर्थ ईक्वू 8 और ईक्वू 9	0.0020 न्यूनतम अजडा 0 40 के अधीन	0.0527 न्यूनतम रु 0 1954 के अधीन

#### बर्थ किराये संबंधी साधन्य दिशानिर्देश

- (1). एक घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी हैमियत बदल सकता है, एक घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की हैमियत के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (2). बर्थ किराये की अवधि वर्ष में भूरिंग के पूरा होने के समय से परिगणित की जाएगी।
- (3). उक्त अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब वीएसपीएल पर आरोप्य विजलें मुल होना सहित किन्हीं अन्य कारणों से अथवा अथवा अथवा की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण लदाई/उतराई प्रचलन नहीं लिए जा सकते।
- (4). (i). एक समय सीमा के बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा। पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद बर्थ किराया रुक जाएगा।  
(ii). बर्थ किराया खत्म करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय जलमग्न स्थिति के अभाव में अथवा खराब मौसम अथवा रात्रि पैडिंगरन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान का प्रत्यक्ष समय शामिल नहीं होगा।  
(iii). पोत के भरदार/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय जलमग्न और मौसम स्थिति के अनुसार होगा।  
(iv). ऊपर उक्त के लिए दस्तावेजिक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

"जलमग्न स्थिति" सब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुगत से पाइलट की मांग करता है जबकि वह जलमग्न तैयार नहीं होने अथवा कार्यों प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ किराये के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है इसे तैयार होने का संकेत देना से अलग करता है।

#### (5). आरिस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया:

- (i). किसी पोत को 'आरिस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयां) के बर्थ किराये के सम्पूर्ण शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभाव्य होगा।

- (ii). किसी पोत को 'प्राथमिकता बर्थिंग' के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयाँ) के लिए बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (iii). जहाँ कार्यगत बर्थ किसी पोत के लिए पहले से खाली है और प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता वाले पोत को उस खाली बर्थ में खड़ा किया जाता है तो इसके आगमन से पहले बर्थिंग के लिए जलमार्गों पर कोई पोत प्रतीक्षा नहीं कर रहे हैं अथवा जब जलमार्ग पर प्रतीक्षा कर रहे पोत सभी पहलुओं (दस्तावेजों का तैयार नहीं होना/कार्गो की कमी/यूलेज की कमी/हैच सफाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवर्गिक काम करने के इच्छुक नहीं हों) से तैयार नहीं हो तो इसे प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (iv). ऊपर यथा निर्दिष्ट प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा:
- (क). रक्षा मंत्रालय का कार्गो वहन करने वाले पोत।  
 (ख). सद्भावना दौरों पर आने वाले रक्षा पोत।  
 (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका भ्रमण के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।  
 (घ). कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।  
 (ङ). तटीय पोत जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाएगी, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

**टिप्पणी:** वीएसपीएल लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ख) द्वारा शासित किया जाता है जिसमें कहा गया है कि लाइसेंसधारी (वीएसपीएल) लाइसेंसदाता (वीपीटी) के पूर्व लिखित अनुमोदन से किसी एक अथवा ज्यादा शिपिंग लाइनों अथवा पोत स्वामियों/प्रचालकों को बर्थों और उपस्कर के सर्वोत्तम उपयोग के लिए वरीयता अथवा प्राथमिकता बर्थिंग ऑफर कर सकता है।

## 2.1.2 दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार खंड 2.1.4 में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार बर्थ अभिग्रहण के बाद पोत के अति-विराम के लिए देय होंगे यदि पोत पर आरोप्य किन्हीं कारणों से प्रतिमानक अर्जित नहीं किए जा सकते।

- (i). पोत को निम्नलिखित अवधि के लिए, बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के, कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अभिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:
- |      |   |         |
|------|---|---------|
| (क). | कोई पोत जिसे "सुरक्षा" की आवश्यकता हो         | 10 घंटे |
| (ख). | खाद्यान्न पोत धूमन और इनरटिंग की अपेक्षा वाले | 10 घंटे |
| (ग). | सभी अन्य मामलों में                           | 7 घंटे  |
- (ii). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए प्रत्येक पोत हेतु बर्थ अभिग्रहण निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा:-
- (क). पोत के विराम की अवधि का निर्णय करने के लिए, लेबर द्वारा कार्य रोकने और लेबर अवकाश दिवस के कारण पारियों की संख्या का नुकसान अतिरिक्त होगा।
- (ख). पारी जिसमें पोत बर्थ किया जाता है, बर्थ पर पोतों के विराम का निर्णय नहीं होगा क्योंकि सामान्यतः पोतों को हुकों की कम संख्या के कारण पारी के बीच में बर्थ किया जाता है।
- (ग). नए कार्गो के मामले में, तीन परेषणों का औसत निष्पादन लगभग 'प्रतिमानक' रूप में निर्धारित किया जाएगा जिसके और शोधन के लिए छह महीने बाद समीक्षा की जाएगी।
- (घ). वीएसपीएल पर आरोप्य कारणों से कार्य का रुकना अतिरिक्त होगा।

- (क) बंकरों और/अथवा बाजों के माध्यम से जल की आपूर्ति के मामले में, पोत को 8 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम की अनुमति दी जाएगी।
- (ख) जल की आपूर्ति के मामले में, पोत के समीप बाजों के स्थापन के समय से 12 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम करने की पोत को अनुमति दी जाएगी।
- (ग) बाजों से इतर झोतों के माध्यम से जल/बंकर लेने वाले पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए कार्गो की लदाई/उताराई के पूरा होने के समय से 8 घंटों के लिए विराम की अनुमति दी जाएगी।

2.1.3. नीचे निर्धारित दरों पर अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया प्रमाण वसूल किए जाएंगे—

क्र. सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अंडा 10 में)	तटीय पोत (रु० में)
1	6 घंटों तक	प्रति जीआरटी	0.016	0.042
2	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	— वही —	0.032	0.84
3	12 घंटों से अधिक परंतु 18 घंटों तक	— वही —	0.064	1.67
4	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	— वही —	0.064	2.09

2.1.4. घटक वार प्रति टुक प्रति पारी आउटपुट दरें

निर्यातों के लिए

क्र. सं.	नामपद्धति	प्रति टुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
1.	कंटेनर (बॉक्स)	20
2.	फेरो सिलिकॉन	102
3.	सामान्य कार्गो	82
4.	लौह और इस्पात	180
5.	लौह अयस्क और गुट्टिकाएँ (मैनुअल लदाई)	598
6.	गव्वी	61
7.	घेनी	94
8.	गेहूँ (बैग)	91
9.	चावल (बैग)	81
10.	चावल (बल्क)	80
11.	अल्यूमीनियम डिशेट	98
12.	अल्यूमीनियम सिल्टी	110
13.	सी.पी. आक	346
14.	सीमेंट	102
15.	चार्ज कोय	404
16.	छूजा मटर	219
17.	क्रोम अयस्क	188

आयातों के लिए

नामपद्धति	प्रति टुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
कंटेनर (बॉक्स)	22
फेरो सिलिकॉन	262
सामान्य कार्गो	86
लौह और इस्पात	108
लौह अयस्क (मैनुअल उताराई)	560
गव्वी (बल्क)	234
घेनी बैगों में	82
गेहूँ (बल्क में)	134
चावल	62
रॉक फॉस्फेट	281
अमोनियम नाइट्रेट	347
अमोनियम सल्फेट	210
बॉक्साइट बैग	233
बेन्टोनाइट	254
इल्मर गेहूँ बैग	62
कार्बन एनोड्स	229
क्रोम अयस्क	206

18.	कोल तार (बैग)	192
19.	कॉफी (बैग)	67
20.	शुष्क खमीर	62
21.	फेल्डफर	317
22.	फेनुग्रीक	99
23.	फेरो क्रोम (बल्क)	341
24.	फेरो क्रोम बैग	226
25.	फेरो मैंगनीज	99
26.	ग्रेनाइट ब्लॉक्स	199
27.	लेमिनाइट रेत	333
28.	केनाफ	40
29.	मैंगनीज अयस्क	310
30.	पेट कोक (बैग)	83
31.	पिंग ऑयरन	458
32.	क्वायरजाइट	117
33.	सिलिकॉन मैंगनीज अयस्क (बैग)	200
34.	सिलिकॉन मैंगनीज अयस्क (बल्क)	538
35.	सोया एक्सट्रेक्ट्स	172
36.	ताप कोयला	665
37.	सब्जियाँ	53

कोयला तार पिच	77
कोकिंग कोयला	
(क) स्वयं के उतराई गियर से पोतों द्वारा उतराई	622
(ख) गैर उतराई पोतों द्वारा उतारे गए सभी प्रकार के कोयला	360
सीएसबी बैगों में	74
डीएपी बल्क	262
डीबीएम बैगों में	242
डीबीएम बल्क में	220
डोलोमाइट	405
कोयला/कोक (20000 से कम का पार्सल)	234
कोयला/कोक (20000 से ऊपर का पार्सल)	361
चूना पत्थर	372
मोनो अमोनियम फास्फेट	210
एमओपी	267
तेल पेल्ट	57
पेपर बंडल	212
पेट्रोलियम कोक	401
भाप कोयला	578
वुड पल्प	236
सल्फर	278
लकड़ी के लट्टे	114
यूरिया	283

## टिप्पणियाँ:

- (1). प्रति हुक प्रति पारी उत्पादकता परिकलित करने के लिए कार्यरत हुकों की कुल संख्या की गिनती की जाएगी।
- (2). निम्नलिखित दो स्थितियाँ पोत का गैर-निष्पादन/खराब निष्पादन माना जाएगा:
  - (क). यदि कोई पोत अपर्याप्त कार्गो, अनुपयुक्त नौचालन, जलयान का गियर खराब होना और निकासी व्यवस्थाओं की कमी जैसे कारणों से हुकों की कम संख्या के साथ कार्य करता है;
  - (ख). वह पारी जिसमें पोत बर्थ किया जाता है, का अनुसरण करते हुए पारियों में यदि वास्तविक हुक प्वाइंट उस घटक के लिए निर्धारित प्रतिमानकों को पूरा नहीं करता है।

## 22. पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (ओडाओ में)	तटीय पोत (रू में)
1.	तट पर पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग	3.241 न्यूनतम प्रभार डॉलर 16.205 के अधीन	रू0 84.65 न्यूनतम प्रभार रू0 423.25 के अधीन

2.	गाढ़ दीवारों, जेटिचों और मूरिगों पर नाव द्वारा पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि० अथवा उसका भाग	4.162 न्यूनतम प्रभार डॉलर 20.912 के अधीन	रु० 109.20 न्यूनतम प्रभार रु० 546.00 के अधीन
----	---	------------------------------	--	--

## खंड - 3

## कार्गो संबंधित प्रभार

## 3.1 घाटशुल्क:

मद सं.	नमपद्वति	इकाई	दर (रु० में)	
			तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1	सभी प्रकार के कोयला (ताप कोयला से इतर), कोक और कोयला तार पिघ	टन	37.00	22.20
2	अल्यूमीनियम (बल्क)	टन	40.35	24.20
3	अल्यूमीनियम, अल्यूमीनियम सा इनगोट्स, अल्यूमीना बिलेट्स और अल्यूमीना उत्पाद	टन	24.70	14.85
4	अक्फाल्ट / बिटूमेन, बेरिट्स और फेल्डरफर, सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	टन	21.30	12.80
5	मैगनीज अयस्क	टन	21.30	12.80
6	ब्लॉस्ट फरनेस स्लैग, डेटोनाइट, डोलोमाइट, चिप्स, फ्लाई एश और रियर रॉड	टन	14.60	8.75
7	क्रेलिनोइड पेट्रोलिएम कोक	टन	40.35	24.20
8	क्रस्टल सोडा	प्रति के.एल.	39.25	23.55
9	सेरेल्स, खाद्यान्न, धातु और चीनी	टन	24.70	14.80
10	धातु क्रोम फेरो मैगनीज, फेरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मैगनीज, हाई कार्बन फेरो क्रोम और अन्य अयस्क	टन	42.60	25.55
11	रसायन	टन	61.65	37.00
12	खाद्य तेल	के.एल.	17.95	10.80
13	इलेक्ट्रिकल सामान (प्रतिशत में)	यथामूल्य	0.30%	0.18%
14	उत्तरक (एमओपी सहित)	टन	32.50	19.50
15	ग्रेनाइट ब्लॉक्स और गारबल्स	टन	49.30	29.60
16	जिप्सम	टन	44.85	26.90
17	लेमनाइट रेत	टन	14.60	8.75
18	लौह अयस्क	टन	24.70	24.70
19	लौह अयस्क गुटिटाकाए	टन	25.80	25.80
20	लूनापथर	टन	33.65	20.20
21	द्रव अमोनिया, मोल्डेन सल्फर, रॉक फास्फेट और सल्फर	टन	33.65	20.20
22	गशीनरी	यथामूल्य	0.16%	0.09%
23	गोलासेस	के.एल.	39.25	23.55
24	सोया, रेप बीज आदि जैसे सभी प्रकार के तेल एक्स्ट्रैक्शन्स	टन	13.45	8.10
25	विंग ऑयरन	टन	42.60	25.55
26	आर.आर. मेटरियल्स	टन	37.00	22.20

27.	इस्पात उत्पाद (स्क्रेन सहित) - सभी किस्में	टन	49.30	29.60
28.	स्टाइरेन मोनोमर	टन	61.65	37.00
29.	ताप कोयला	टन	21.30	21.30
30.	लकड़ी के लट्ठे और लकड़ी की वस्तुएं	घन मी०	24.70	14.80
31.	एफओबी/सीआईएफ मूल्य तक वाले अवशिष्ट सामान और रु० 1000/- प्रति टन शामिल	टन	10.00	6.00
32.	रु० 1000/- प्रति टन से अधिक मूल्य वाले अवशिष्ट सामान	टन	40.00	24.00

**टिप्पणियाँ:**

- (1). किसी कार्गो को 'अवशिष्ट सामान' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करें और देखें कि क्या इस कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (2). गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों पर घाटशुल्क प्रभार प्रभार्य है भले ही वे नौभरण न किए जाएं। तथापि, नौभरण के लिए गोदियों में लाया गया ज्यादा कार्गो जो नौभरण नहीं किया गया, घाटशुल्क प्रभार्य नहीं होगा यदि कार्गो को नौभरण के 24 घंटों के अन्दर हटा लिया जाता है।
- (3). विविध प्रकार के सामानों वाले पैकेजों पर प्रभार वैयक्तिक सामानों पर लागू दर वसूल किया जाएगा।
- (4). आयातों पर यथामूल्य घाटशुल्क सीआईएफ मूल्य पर परिगणित किया जाएगा; निर्यातों पर एफओबी मूल्य पर; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिगणित किया जाएगा। तटीय सामान प्रवेश/नौभरण बिल/बिल के सीमाशुल्क बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो के मूल्य का निर्धारण करने के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध न हो, मूल्य उतराई/बिल आदि के बिल के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

**3.2 विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार**

निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट प्रभार्य होंगे:

- (i). पोत के बोर्ड पर किए गए क्राफ्टों पर।
- (ii). परित्यक्त सामानों पर।
- (iii). पैकेज के अभिनिहित विवरण पर भले ही वे खाली अथवा अंशतः खाली उतारे गए हों।

**3.3 विपत्ति में पोतों से सामानों पर घाटशुल्क प्रभार**

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	विपत्ति में पोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट
2.	कार्गो जो निर्यात घाटशुल्क पहले ही भुगतान कर चुका है परंतु गंतव्य तक नहीं पहुंचाया गया है।	कोई घाटशुल्क नहीं
3.	वीएसपीएल के परिसर में छोड़े बिना पुनः भरण अन्य पत्तनों का कार्गो	नौभरण के समय कोई घाटशुल्क नहीं

**3.4 पोतान्तरण कार्गो पर प्रभार**

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	एक पोत से उतारे गए और बाद में दूसरे पोत पर चढ़ाए गए कार्गो पर.	लागू घाटशुल्क का 150%

**टिप्पणियां:**

- (1) विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (2) तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क विदेशी पत्तन से/को आगमन/प्रस्थान पर लदाई/उतराई के प्रचालनों पर लागू नहीं होगा। रियायती कार्गो संबंधित प्रभार केवल इसके तटीय नौचालन से संबंधित परेषण के प्रहस्तन के लिए प्रभावी होगा।

**3.5. विलंबशुल्क प्रभार (आयात/निर्यात/पोतांतरण):**

निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार प्रभावी होंगे जाकि निम्नवत् हैं:

मद सं.	विवरण	(दर रु० में)
1.	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम दस दिनों के लिए	रु० 12.00 प्रति टन/घन-मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए
2.	उसके बाद	रु० 24.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए

**टिप्पणियां:**

- (1) उन सामानों के मामले में जिसके लिए 'प्रथमूल्य' आधार पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर प्रभावी होगा। सभी अन्य मामलों में, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर अथवा 'प्रति घन मीटर' आधार पर, एकत्रित घाटशुल्क प्रभारों के अन्वय पर जैसी स्थिति हो, पर प्रभावी होगा।
- (2) सभी सामानों को निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया जाएगा जैसाकि नीचे दिया गया है—

**(i) निर्यात**

- (क) वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से 20 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

**(ii) आयात**

- (क) अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से और सात्वजड सामानों के मामले में, सात्वजड के दिन के अगले दिन से तीन दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।
- (ख) जहां सामान पोत द्वारा लाइटर्स, बार्जों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्टों से उतारे जाते हैं, निःशुल्क दिवसों की गणना घाट पर अथवा जेट्टी पर लाइटर्स, बार्जों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से सामानों की उतराई पूरी होने के दिन से की जाएगी।

**(iii) पोतांतरण कार्गो**

- वीएसपीएल परिसर से कार्गो की उतराई के अंतिम दिन से 10 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

**(3) बंधक बनाए गए सामानों पर विलंबशुल्क:**

निम्नलिखित अधिनियम किसी अवधि की गणना के अतिरिक्त होंगे जिराके लिए इस नियम के अधीन निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया गया है अर्थात्:



- (i). कोई अवधि जिस दौरान सामानों को नष्ट किए जाने से पूर्व स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा कब्जे में लिया जाता है।
- (ii). अवधियां जिस दौरान सामानों को जाँच की सामान्य प्रक्रिया से इतर एनालेटिकल अथवा तकनीकी जाँच वाले विशेष परीक्षण के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातकों/निर्यातकों की ओर किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण ऐसा नहीं हुआ है ;
- (iii). जहां सामानों को आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातक/निर्यातक की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण विलंब नहीं हुआ है,

कब्जे में रखे जाने की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् वसूल किया जाएगा:-

प्रथम 45 दिन	निःशुल्क
46 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत
90 दिनों के बाद	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 100 प्रतिशत

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंबशुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्लैब पर दरमान के अनुसार परिगणित किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर प्रभार्य पूर्ण विलंबशुल्क प्रभारों पर लागू की जाएगी।

प्रथम 45 दिन निम्नवत् परिगणित किए जाएंगे:-

- (क). प्रथम 45 दिन निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद यदि कार्गो निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से पहले सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है; और
- (ख). प्रथम 45 दिन कब्जे में लिए जाने की तारीख से यदि कार्गो विलंबशुल्क प्रभारों के प्रोद्भूत होने के बाद सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है।

उपर्युक्त रियायत प्राप्त करने के लिए नजरबंदी प्रमाणपत्र सामानों की निकासी की तारीख से छह माह की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

- (iv). कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर वीएसपीएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
- (v). यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ता को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

### 3.6. भंडारण प्रभार: (खुला चट्टा क्षेत्र)

#### 3.6.1. निःशुल्क अवधि :

##### (क). निर्यात:

वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की तारीख से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी।

##### (ख). आयात:

पोत से इकाई की अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी।

## 3.6.2. निःशुल्क अवधि के बाद प्रमार्य भंडारण प्रभार :

विवरण	इकाई	दर (रु० में)
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पखवाड़े के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति पखवाड़ा	रु० 6/- प्र०मि०ट०
दूसरा पखवाड़ा और उसके बाद		रु० 9/- प्र०मि०ट०

## टिप्पणियाँ:

- (1). 30 दिन के बाद 45 दिन तक भंडारण पर दूसरा पखवाड़ा भंडारण प्रभारों के अलावा रु० 3/- प्रति टन प्रतिदिन की दर से दंडात्मक भंडारण प्रभार वसूल किया जाएगा।

## 3.7. नौभरण प्रभार

वस्तुएं	दर रु० में प्रति टन	
	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
<b>शुष्क बल्क:</b>		
उत्तरक और एकअरएम	44.85	26.90
पेट कोक कैल्साइन्ड पेट कोक और मेट कोक	25.00	15.00
लौह अयरक	25.00	25.00
कार्बन कंकाल	23.00	13.80
सीमेंट बिलकर	40.00	24.00
फेल्डस्पार	20.00	12.00
ताप कोयला	25.80	25.80
स्टीम कोयला	25.80	15.50
अल्यूमिनेटेड रेल	22.45	13.50
घुना पत्थर	25.00	15.00
जिप्सम	25.00	15.00
खारमन	39.25	23.55
रत्न	22.45	13.50
स्क्रेप	33.65	20.20
कच्ची खेनी	24.65	14.80
अन्य सामान / कार्गो	40.00	24.00
<b>ब्रेक बल्क:</b>		
रत्न	44.85	26.90
पिंग ऑयरस	28.05	16.85
लकड़ी के लट्टे	95.30	57.20
ग्रेनाइट	60.00	36.00
अन्य	39.25	23.55

## टिप्पणियाँ:

- (1). पिचिंग, लिफ्टिंग, होस्टिंग, मेन्सूवेरिंग, पोजिशनिंग, लोअरिंग, पोत के होल्डस/हैथों/कोम्बलिंस/विंग स्पेसों/डैकों के बीच और लेगे रो/अथवा पर कार्गो बल्क अथवा ब्रेक बल्क की तब तक उताराई और लदाई जब तक कार्गो घाट पर अथवा पोत

पर, जैसी स्थिति हो, सुरक्षित तरीके से रख नहीं दिया जाता है, जैसी किसी अथवा सभी गतिविधियां प्रदान करने के लिए उपयुक्त प्रभार प्रभार्य है।

- (2). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन प्रहस्तित कार्गो पर अनुसूची 3.7 में निर्धारित नौभरण प्रभार अलग-से वसूल नहीं किए जाएंगे।

### 3.8. तट प्रचालनों के लिए प्रभार:

(दर ₹0 में प्रति टन अथवा उसका भाग)	
तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
40.00	24.00

टिप्पणी : तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं पर लागू नहीं होगा।

## खंड - 4

### उपस्कर की तैनाती के लिए प्रभार

#### 4.1. 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन

दर ₹0 में प्रति टन अथवा उसका भाग (₹0 में)	
तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
₹0 72.75 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम ₹0 3,63,750/- प्रति पारी प्रति क्रेन	₹0 43.65 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम ₹0 2,18,250/- प्रति पारी प्रति क्रेन

#### टिप्पणियां:

- (1). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं पर लागू नहीं होगा।
- (2). इस निर्धारित प्रभार में केवल क्रेनों के कार्य के लिए प्रभार शामिल है। क्रेन की पहुंच के भीतर स्लिंगिंग और अनस्लिंगिंग तथा बोझों को हिलाना किराये की जिम्मेदारी होगी।

#### 4.2. धूल निवारण प्रणाली प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (₹0 में)
प्रदूषण नियंत्रण प्रभार जल छिड़काव के लिए			
1.	शुष्क बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	1.50
2.	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	0.50

## 4.3. भारतोलन प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
1.	80 टन इलेक्ट्रॉनिक रोड़ धर्मकाँटा	प्रति टन	3.00
2.	120 टन इलेक्ट्रॉनिक चलित धर्मकाँटा	प्रति टन	5.00

टिप्पणी: यह सेवा वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर उपलब्ध करवाई जाएगी।

## 4.4. बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली:

मद सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
1.	104 मी०ट० हारबर मोबाइल क्रेनों से कार्गो की उतराई	72.75
2.	1200 टीपीएच मोबाइल होपर्स - 2 सं. ट्रक लदाई के लिए बैल्ट फीडरों और टेलरकोपिक स्पाउट के साथ	13.00
3.	कन्वेयर और स्टेकर्स - 2 सं. 1600 टीपीएच की दर से स्टेकिंग के लिए	57.00
4.	रिक्लेमिंग और वैगन लदाई 1050 टीपीएच की दर से	38.00
5.	चालित इलेक्ट्रॉनिक भारतोलन	5.00
6.	नमूना प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएं - समतलीकरण, लेबल लगाना और फोटोग्राफी करना	10.00
	<b>जोड़:</b>	<b>197.75</b>

टिप्पणी: समेकित टर्मिनल सेवाओं में उपर्युक्त 4.4 में विनिर्दिष्ट सेवाओं की सभी मदें शामिल हैं जो रु० 188.75 की समेकित दर पर उपलब्ध करवाई जाएंगी।

## खंड - 5

## अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

## 5.1. आगतुक प्रवेश पत्र:

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु० 200	रु० 50	रु० 20
(ख). प्रति पुनर्स्थापन	रु० 50	रु० 50	रु० 20

## 5.2. वाहन प्रवेश पत्र (कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से इतर अन्य वाहनों के लिए):

प्रत्येक प्रवेश रु० 75

## 5.3. फोटोग्राफी:

(i).	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु० 8500	प्रतिदिन
(ii).	आयात/निर्यात सामानों के फोटो लेना	रु० 425	प्रतिदिन
(iii).	क्रूज और अन्य के फोटो लेना	रु० 215	प्रतिदिन
(iv).	विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु० 2550	प्रतिदिन

-----

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 13th April, 2009

**No. TAMP/9/2007-VSPL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Vizag Seaport Private Limited for revision of its Scale of Rates for its terminal at the Visakhapatnam Port Trust as in the Order appended hereto.

ARVIND KUMAR, Member  
[ADVT III/4/143/08-Exty.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS Case No. TAMP/9/2007-VSPL

Vizag Seaport Private Limited

...Applicant

### ORDER

(Passed on this 27th day of March, 2009)\*

This case relates to the proposal received from Vizag Seaport Private Limited (VSPL) for revision of its Scale of Rates for its terminal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2.1. The Scale of Rates of the Vizag Seaport Limited (VSL) was initially fixed by this Authority vide Order dated 15 March 2005 notified in the Gazette of India on 31 March 2005.

2.2. The cost statement after necessary modification reflected a total deficit of Rs.18.26 crores for the years 2004-05 to 2006-07 at the proposed level of tariff. In percentage terms it worked out on an average of 58% of the operating income for the years 2004-05 to 2006-07. When the abnormal deficit of the first year was excluded, the overall cost position reflected an average deficit of 4% at the tariff level proposed by the operator. In view of that, this Authority approved the Scale of Rates as proposed by the operator.

2.3. The validity of Scale of Rates (SOR) was initially for two years period from the date of implementation of the Order in the Gazette of India i.e. till 15 April 2007, which was extended by this Authority a couple of times. This Authority vide its Order dated 17 December 2008, has extended the validity period of the existing Scale of Rates till 31 March 2009 or till finalisation of its proposal whichever is earlier.

3.1. The initial proposal filed by VSPL dated 1 February 2007 was taken up for usual consultation process with VPT and the concerned users. No comments are received from any users / user associations on the initial proposal filed by the VSPL. A joint hearing was held on 12 June 2007. At the joint hearing, the VSPL requested to defer its earlier proposal as it was in the process of revising the tariff revision proposal.

3.2. The VSPL accordingly filed the revised tariff proposal on 30 June 2007. The highlights of the proposal and the submissions made by the VSPL are given below:

- (i). The License Agreement period of 30 years commences from 28 November 2001, and the Terminal commenced its commercial operations on 24 July 2004.
- (ii). The current Scale of Rates proposed and revenue estimated does not enable the company to reach even the break-even-point at the end of 10<sup>th</sup> year of the License Period.
- (iii). One of the constraints that VSPL faces is limited space and consequential throughput of only 5 to 6 MTPA.
- (iv). **Traffic:**
  - (a). The berth EQ-8 became operational in July 2004 and berth EQ-9 in September 2005.
  - (b). The installation of Bulk Material Handling System (BMHS) on berth no.EQ-8 was carried out for 2 years. Consequently, it has resulted in lower utilisation of cargo handling at berth no.EQ-8. As a result, the total

actual cargo handled by VSPL is lower vis-à-vis the projections made in the initial tariff fixation proposal.

(in Million Metric Tonnes)

Years	Cargo (as considered in TAMP Order of 15 March 2005)	Actual Cargo handled
2004-05	1.06 (For 8 months)	0.83 (For 9 months)
2005-06	4.20	1.59
2006-07	5.24	2.37

- (c). Bulk Material Handling System (BMHS) commissioned in January 2007. The BMHS consists of harbour mobile cranes, mobile hoppers connected conveyors, stacker-cum-reclaimers, wagon loader with associated system like sampling system, dust suppression system, in-motion weighing systems etc.

The BMHS shall facilitate provision of Integrated Terminal Services (ITS) for handling bulk cargo right from the receipt of cargo from the vessel to dispatch of the cargo through rail / road loading operations.

- (d). The berth no.EQ-8 and the connected integrated BMHS shall be utilised exclusively for providing Integrated Terminal Services (ITS) for Coal/Coke.

The berth no.EQ-9 shall be utilised for handling bulk/non-bulk/general cargo in conventional manner.

- (e). Both the berths EQ-8 and EQ-9 are designed and constructed for handling Panamax vessels with draft up 14 metres. To enable handling of these vessels, deepening of the entrance channel, along-side the berth and other adjoining areas is under progress and is scheduled for completion by March 2007.

- (f). The above facilities is expected to substantially improve the volume of cargo from 2.37 MMT in the year 2006-07 to 4.80 MMT in the year 2007-08. The traffic for subsequent years is estimated to increase by 5% over the traffic projections of the relevant previous years.

- (g). Accordingly, the volume of cargo estimated for the years 2007-08 to 2009-10 is tabulated below:

(in MMT)

Years	Cargo estimated
2007-08	4.80
2008-09	5.04
2009-10	5.29

- (v). The net block of fixed assets as on 31 March 2007 considered in the cost statement is Rs.27092.35 lakhs (Rs.27098.55 lakhs reported in the Annual Accounts). The VSPL has proposed an addition of Rs.5501.94 lakhs to the gross block of assets consisting of 500 lakhs in plant and machinery, Rs.1 lakh in furniture and fixture, Rs.4994.94 lakhs on dredging and Rs.6 lakhs on computers and office equipment. Accordingly, the net block of fixed assets estimated by VSPL in the cost statement as on 31 March 2008 is Rs.31336.21 lakhs.

It has not proposed any additions to the gross block during the years 2008-09 and 2009-10.

- (vi). The capacity of the terminal is assessed at 4.5 Metric Million Tonnes (MMT) per annum for the year 2005-06, 5.4 MMT in 2006-07 which is expected to increase to 6.7 MMT p.a. from the year 2007-08 onwards with the proposed additions to the asset block.

(vii). **Expenditure:**

- (a). Operating and direct labour and maintenance labour is estimated on the basis of agreement entered with the contractors for the services outsourced.
- (b). The VSPL has claimed full revenue share (i.e. 17.111% of revenue from wharfage and berth hire) payable by it to the VPT as cost.
- (c). The overall cost position at the existing tariff as per the cost statement filed by the operator on 30 June 2007 reflected an average deficit of 90% of the operating income i.e. Rs.142 crores for the years 2007-08 to 2009-10.

(viii). **Proposal:**

- (a). A new tariff for services rendered under Bulk Material Handling System (BMHS) is proposed to be introduced as given below:

Item No.	Description	Charge per ton (in Rs.)
1.	Discharge of cargo with 104 MT Harbour Mobile Cranes	64.00
2.	1200 TPH Mobile Hoppers – 2 Nos. with belt feeders and telescopic spout for truck loading.	13.00
3.	Conveyor and stackers – 2 Nos. for stacking @ 1600 TPH	57.00
4.	Reclaiming and wagon loading @ 1050 TPH	38.00
5.	Inmotion Electronic weighment	5.00
6.	Sampling system	2.00
7.	Other services – leveling, labeling and photographing	10.00
	<b>Total:</b>	<b>189.00</b>

A composite rate of Rs.180 per tonne is proposed in case integrated terminal services covering all the items mentioned in this schedule are availed by a user.

- (b). Berth hire proposed in two tiers for vessels upto 30000 GRT and for vessels above 30000 GRT as against existing single slab. The proposed berth hire is 42% more for the vessels above 30000 GRT and no increase is proposed for vessels upto 30000 GRT.
- (c). Wharfage rate on most of the commodities is proposed to be reduced in the range 3 % to 26%.
- (d). Stevedoring charges is proposed to be increased by 8.7% in respect of pet coke, calcined pet coke, lime stone, 15% in coking coal, 66% in handling iron ore, 33% in granite and 11% in the case of feldspar. No increase in stevedoring charges is proposed for handling fertiliser, thermal/steam coal, illuminated sand, food grains, slag, scrap, raw sugar and other cargo not listed in the schedule.
- (e). New wharfage rate and stevedoring charge is proposed for crude oil, petroleum products (Except LPG) and RBD palm oil, or any other liquid cargo including raw material for bio-diesel. New Stevedoring rate is also proposed for gypsum and cement clinker which do not exist in the prevailing SOR.

- (f). The unit of levy of storage charge is proposed to be changed from the existing area basis to tonnage basis. Storage charge is proposed at Rs.6 per metric tonne for first fortnight and Rs.9 per metric tonne from second fortnight onwards as against existing rate of Rs.138 per week per 100 square meters. The VSPL has estimated additional income of Rs.2.19 crores for the years 2008-09 and 2009-10 due to proposed change in this tariff item.
- (g). Dust suppression charge is proposed for dry bulk and break bulk separately at Rs.1.50 per tonne and Re.0.50 per tonne respectively as against existing rate of Rs.1.41 per tonne on all bulk cargo.
- (h). It has proposed to introduce a new tariff for weighment charges for 80 tonne and 120 tonne electronic weigh bridge at Rs.3/- per tonne and Rs.5/- per tonne respectively.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the revised proposal filed by the VSPL was circulated to the VPT and the concerned users / user associations to furnish their comments. The comments received from the VPT and the users / user associations were forwarded to the VSPL as feedback information / comments. The VSPL has furnished its comments on the comments of the VPT and the users/user associations.

4.2. The Visakhapatnam Customs Clearing Agents Association, Visakhapatnam Steamship Agents Association and Visakhapatnam Stevedores Association filed a joint representation during the joint hearing held on 1 June 2007 on the initial proposal of the VSPL.

5.1. The VPT has requested to club crane hire charge provided by VSPL with berth hire charge. The submissions made by the VPT were forwarded to VSPL seeking their comments. A summary of the comments of the VPT and comments of the VSPL thereon are given below:

Sr. No.	Comments of the VPT	Comments of VSPL
(i).	<p>As per the License Agreement, the VSL has to pay revenue share of 17.111% of the gross revenue earned from the project to the VPT. Gross revenue is aggregate of berth hire and wharfage charges. Consequent to the fixing of the separate charges for berth hire and harbour cranes, it is being deprived of getting revenue share on the cranage charges.</p> <p>Clause 6.5.2. of the revised tariff guidelines stipulates that composite berth hire charge include charges for use of wharf cranes (other than special purpose cranes / handling systems). The two BOT berths constructed by VSPL are equipped with harbour mobile crane, which are nothing, but wharf cranes. They perform similar functions as that of wharf cranes. Hence, HMC cannot be treated as special purpose crane or handling system. It has, therefore, requested to club the cranage charges with berth hire charges or in alternatively direct the VSPL to pay revenue share on cranage component also.</p>	<p>(a). The claim of the VPT is neither in the spirit of the License Agreement dated 28 November 2001 between VPT and VSL nor in compliance with the tariff guidelines of 2005.</p> <p>(b). It is submitted that cranage is clubbed with berth hire only for some of the berths in the VPT. The trade, which is so far making payment for cranage component only when they avail the crane facility may have to pay for cranage component irrespective of whether they avail this facility or not.</p> <p>(c). In the mechanical cargo handling operations contemplated in its terminal, it has proposed tyre mounted Harbour Mobile Cranes as integral part of bulk material handling system as against traditional rail mounted grab unloaders. The HMCs are special purpose cranes. These cranes are, therefore, not comparable to the conventional wharf cranes installed at traditional General Cargo berths. As such charges for these cranes should not form part of berth hire.</p>



(ii).	<p>Berth numbers EQ1 and EQ7 of the VPT are the crane berths of the port. Once agent/trade operates at any of these berths, he has no option but to pay berth hire charges applicable to crane berths accordingly. By the same analogy, since VSPL berths EQ-8 and EQ-9 are equipped with wharf cranes, composite berth hire charges inclusive of crane charges must be notified so that there is parity between crane berths of VPT and VSPL and no undue advantage is given to VSPL. If VSPL desires to give option of non-crane berth to trade then, they should not provide wharf cranes on one of their berths.</p>	<p>The VPT has 15 berths in its Inner Harbour. The trade/user has option to avail the berth with or without crane facility and pay the appropriate berth hire i.e. inclusive of crane or exclusive of crane as per the existing Scale of Rates of VPT. However, in view of limited berths at its terminal and in order to provide similar facility to the trade/user, components of berth hire and crane are separately prescribed/proposed in the Scale of Rates of the VSPL.</p>
-------	--	--

5.2. With reference to this issue, this Authority had also sought clarifications from VPT on a few points. The VPT has furnished its response. A summary of our queries and clarification furnished by VPT in this regard are given below:

Sr. No.	Clarification sought from VPT	Comments of the VPT
(i).	<p>The users have an option to utilise the service of harbour mobile crane or deploy ship's gear. The VPT may explain the reasons why it feels that the harbour mobile cranes cannot be taken to be 'special purpose cranes' mentioned in clause 6.5.2. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>(a). The berths EQ-8 and EQ-9 constructed by the VSPL on BOT basis are multi purpose berths for handling general bulk cargo. Thus, considering separate charges for the cranes provided at these berths is not in line with the tariff guidelines.</p> <p>(b). As per License Agreement, VSL has to procure 2 numbers of grab tyre unloaders and one ship loader besides providing other equipment. The VSL in its operational plan had indicated that it would handle cargo by fully mechanised means and through integrated cargo handling system. The LA envisages construction of berths including installation of equipment. Thus while finalising the LA, it had considered that the berth hire charges will include the charges for equipment proposed to be installed alongside the wharves as per the practice and applicable tariff system in vogue.</p> <p>Contrary to the practice and tariff system in vogue, TAMP has allowed VSPL separate charges for the said equipment provided instead of in-built berth hire charges and thereby VPT is deprived of realisation of its share of royalty on the same as originally contemplated during the BOT agreement process. Hence, the berth hire charges are to include charges for the use of equipment also.</p> <p>(c). The VSPL has procured and installed 2 HMCs, which are nothing but ship un-loader/loader as envisaged in the LA. They perform similar functions as that of wharf cranes. Hence, the HMC cannot be treated</p>

		as special purpose crane or handling system. However, if TAMP desires to continue with separate charges for HMC, then VPT may be allowed to have revenue share on harbour crane charges also.
(ii).	The other container terminal operating in Visakhapatnam Port itself (i.e. Visakha Container Terminal Private Limited), levies the charges for handling containers by quay crane. The crane charges are not clubbed with berth hire charges not only because berth hire are container charges are levied by separate agencies but also due to treating such cranes as special purpose crane.	The container terminal in VPT is meant for handling container and not for general cargo. The gantry crane provided at the container terminal cannot be compared with the cranes provided at multi purpose berths of VSPL. In respect of VCTPL, the royalty is payable on per TEU basis. The berth belongs to VPT and port directly collects berth hire charges.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VSPL was requested to furnish additional information / clarifications. The VSPL was also requested to furnish additional information / clarification on the revised proposal. The VSPL has furnished its reply alongwith revised statement. A summary of the queries raised by us and the information / clarifications furnished by the VSPL are tabulated here below:

Sl No.	Queries raised by us	Reply received from VSPL
1.	The initial tariff proposal was filed in name of Vizag Seaport Limited whereas the instant proposal is filed in the name of Vizag Seaport Private Limited (VSPL). Please furnish copies of certificate of change of name of the company and the amendments carried out to the License Agreement.	It has furnished a copy of Certificate of change dated 24 March 2004 in name of the Company issued by the Registrar of Companies, Hyderabad, Andhra Pradesh.
2.	Furnish a reconciliation statement for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 reconciling the net surplus / deficit reflected in the consolidated cost statements with the respective Annual Accounts.	As requested by TAMP, a reconciliation statement for the year 2004-05, 2005-06 and 2006-07 is furnished.
3.	<b>Traffic</b> (i) Explain the basis of estimating the traffic of individual cargo items. Justify the traffic growth of 5% estimated for the subsequent two years 2008-09 and 2009-10 with reference to the general growth anticipated in traffic by other major ports/private terminals.	(a). The last five years growth in cargo throughput in Visakhapatnam Port has been 5%. The increase in throughput is mainly on account of bulk cargo especially coal. It has in its business plan laid emphasis on developing a dedicated coking coal terminal. In this direction, it has invested heavily on Bulk Material Handling System (BMHS) that can handle cargo of bulk density of 0.8.  (b). It has also invested heavily on on-going dredging program to increase the draft of Visakhapatnam Port's navigable waterways to facilitate berthing of deep drafted Vessels (upto an arrival draft of 13 meters).  (c). With VSPL having Panamax compatibility from March 2007, the coking coal being main commodity carried by Panamax Vessels would naturally be the chosen destination for importers.

		<p>(d). Due to the above reasons, it has estimated that the cargo throughput would be mainly coking coal and its effort would be supplementing the VPT facilities.</p> <p>(e). As explained above, 5% traffic growth is considered for the year 2008-09 and 2009-10.</p>																														
	(ii). Explain the reasons for variation in the growth projected in cargo traffic vis-à-vis the vessel traffic.	With the completion of deepening undertaken in phase I by VPT and Phase II by VSPL, the size of the vessel calling at the port would obviously increase resulting in no appreciable change in the number of vessels despite increased throughput. This aspect is also taken in to consideration while assessing the number of vessels expected to call at the terminal.																														
4.	Capacity																															
	(i). The capacity of the terminal was assessed at 6.0 Million Metric Tonne (MMT) for the year 2005-06 in the initial tariff fixation. Explain the reasons for considering the capacity of the terminal at 4.50 MMT per annum for the year 2005-06 in the instant tariff revision proposal.	The capacity of the terminal was assessed as 6.0 MMT for the year 2005-06 in the initial tariff fixation, presuming that EQ-8 & EQ-9 would be ready by that time. But, since EQ-9 became operational from September 2005 only, the capacity of the terminal has been reassessed as 4.5 MMT (2.70 MMT for EQ-8 Berth for full year and 1.80 MMT for EQ-9 for half year)																														
	(ii). (a). Furnish detailed computation of capacity estimation for the years 2005-06 to 2009-10 taking into consideration the capital investment proposed to be made during these years particularly the BMHS and productivity improvements expected to be achieved.	<p>(a). It has furnished the capacity of its terminal as below:</p> <p>(1). Berth Capacity (as per Conventional method):</p> <table><tr><td>Average discharge rate</td><td>12000 MT</td></tr><tr><td>No. of days (as per norms)</td><td>330 days</td></tr><tr><td>Berth occupancy rate</td><td>70%</td></tr><tr><td>No. of days berth occupied</td><td>231 days</td></tr><tr><td>Capacity (12000 * 231 days) say</td><td>2.70 MMT</td></tr></table> <p>(2). BMH System capacity is arrived as below:</p> <table><tr><td>1 Rake = 58 * 58</td><td>3364 MT</td></tr><tr><td>Designed capacity of wagon loading</td><td>1050 PH</td></tr><tr><td>Efficiency Factor</td><td>75%</td></tr><tr><td>Capacity of wagon loading (say)</td><td>780 TPH</td></tr><tr><td>Total No. of Hours taken (3364/780)</td><td>4.31 Hours</td></tr><tr><td>Time taken for placing, trimming &amp; withdrawal</td><td>1.69 Hours</td></tr><tr><td>Total No. of hours considered</td><td>6 Hours</td></tr><tr><td>No. of rakes per day (24/6)</td><td>4 rakes</td></tr><tr><td>No. of operating days</td><td>330 days</td></tr><tr><td>Total capacity (330 * 4 * 3364) say</td><td>4.0 MMT</td></tr></table> <p>Based on the above, the year-wise capacity is updated in the revised cost statements at 4.5 MMT in the year 2005-06 (i.e. EQ8 - 2.70 MMT + EQ9 - 1.80 MMT), 5.4 MMT in 2006-07 (i.e. EQ8 - 2.7 MMT + EQ9 - 2.70 MMT) and 6.40 MMT in 2007-08 onwards i.e. (EQ8 - 4 MMT + EQ9 - 2.70 MMT).</p>	Average discharge rate	12000 MT	No. of days (as per norms)	330 days	Berth occupancy rate	70%	No. of days berth occupied	231 days	Capacity (12000 * 231 days) say	2.70 MMT	1 Rake = 58 * 58	3364 MT	Designed capacity of wagon loading	1050 PH	Efficiency Factor	75%	Capacity of wagon loading (say)	780 TPH	Total No. of Hours taken (3364/780)	4.31 Hours	Time taken for placing, trimming & withdrawal	1.69 Hours	Total No. of hours considered	6 Hours	No. of rakes per day (24/6)	4 rakes	No. of operating days	330 days	Total capacity (330 * 4 * 3364) say	4.0 MMT
Average discharge rate	12000 MT																															
No. of days (as per norms)	330 days																															
Berth occupancy rate	70%																															
No. of days berth occupied	231 days																															
Capacity (12000 * 231 days) say	2.70 MMT																															
1 Rake = 58 * 58	3364 MT																															
Designed capacity of wagon loading	1050 PH																															
Efficiency Factor	75%																															
Capacity of wagon loading (say)	780 TPH																															
Total No. of Hours taken (3364/780)	4.31 Hours																															
Time taken for placing, trimming & withdrawal	1.69 Hours																															
Total No. of hours considered	6 Hours																															
No. of rakes per day (24/6)	4 rakes																															
No. of operating days	330 days																															
Total capacity (330 * 4 * 3364) say	4.0 MMT																															
	(b). For the purpose of arriving at the capacity of the terminal, berth occupancy @ 70%/75% is considered. Apart from this the number of operating	(b). Berth is not available for operation during quay side maintenance, maintenance dredging and down time on account of weather etc. Such period is, therefore, excluded for arriving at berth occupancy.																														

	days is scaled down from 365 days to 331 days. The VSPL is, therefore, requested to inform whether the berth occupancy rate does not factor the non-operating days of the terminal.	Higher berth occupancy of 70% percent is reckoned even though it is having only two berths. The system efficiency of BMHS coupled to the berth is considered at 75%.
5.	<b>Income estimation</b>	
	<p>(i). Average per tonne wharfage and handling charge realised based on the actual income furnished for the years 2005-06 and 2006-07 in Form 2B is found to significantly vary with the average per tonne handling and wharfage realisation estimated for each of the cargo items for the years 2007-08 to 2009-10. For example - the average wharfage and handling rate of iron ore is Rs.50.27 PMT in the year 2005-06 and Rs.54.70 PMT in 2006-07 whereas the estimates for future shows an average rate of Rs.81/- PMT, for 'other cargo' the average wharfage and handling rate is at the level of Rs.194.35 PMT in the year 2005-06 and Rs.268.32 PMT in 2006-07, whereas the estimates for future is based on average per tonne rate of Rs.99.51. Similar variations are observed for other cargo items as well. The reasons for such variations may please be explained.</p>	<p>(a). The SOR are ceiling rates. However, it can charge rates that the market or the trade can accept considering the fact that similar operations are performed by stevedores in VPT, which has many times larger infrastructure and financial muscle compared to VSPL. Therefore, in order to survive and utilise the assets already created in terms of the License Agreement (LA), it has charged wharfage at a discount equivalent to VPT SOR. Similarly, the harbour mobile cranes and stevedoring charges are charged at discounted rates.</p> <p>(b). The variation in income in respect of 'other cargo' is attributable to inclusion of demurrage charges on cargoes in transit area in this head of classification and the same has since been corrected.</p> <p>(c). It has provided cargo handling and dedicated storage facility to Reliance Industries for deploying specialised equipment for servicing offshore service vessels. The cargo storage area earmarked for Reliance Industries Limited is 2500 square meters on a short term basis. The storage capacity of this area is 22500 tons. Period beyond the free time is categorized under demurrage for equivalent quantity at the rate of Rs.24 per ton per day as per the SOR. This has been accepted by the customer and the income has been accordingly reflected under the head of demurrage.</p>
	<p>(ii). (a). The Scale of Rates last approved by this Authority in March 2005 do not prescribe any separate wharfage rate for handling gypsum. Though the detailed income estimation furnished by the VSPL reveal that this cargo is classified with limestone, the wharfage income for this cargo is estimated at Rs.40 per tonne as against Rs.30 per tonne prescribed for limestone. Indicate under which category, gypsum is classified for the purpose of levy of wharfage and handling charge. Also, clarify whether VSPL handled this cargo in the past three years and if so, what tariff arrangement is applied for handling this cargo.</p>	<p>Gypsum is treated and classified under unenumerated goods as was agreed to by the customers, since separate approved rate does not exist for this cargo in its existing Scale of Rates of VSPL or that of VPT. The rate of Rs.40/- per tonne for unenumerated goods as per VPT SOR was adopted and accepted by the customer. The same rate is proposed to be followed in the coming years also for this item.</p>
	<p>(b). In case gypsum is expected to be handled in significant quantity at its terminal, the VSPL may propose separate wharfage rate based on the cost of handling the cargo instead of classifying it under unenumerated</p>	<p>Based on user requirement it expects to handle gypsum for some more time. It is, however, not feasible at this stage to work a unit rate as adequate experience is not yet gained. It is therefore, proposed to charge this commodity and other similar unenumerated commodities as in the past. The</p>

goods. Also, update the income estimation at the proposed rates to that extent.	income estimations are made taking in to consideration existing rate levied by VSPL/the proposed rate of Rs.40/-per metric tonne only.																																																																													
<p>(iii). With reference to estimation of income from berth hire charges, the following points may be clarified:</p> <p>(a). During the initial tariff fixation, the berth hire income was estimated for each categories of cargo vessels based on their respective average discharge rate of a particular cargo vessel. As against this, in the instant proposal a uniform average discharge rate of 12000 MT per day is considered for all bulk cargo vessels and 6000 MT per day for other break bulk cargo vessels. Please indicate the average discharge rate of each major cargo vessels handled in the last two years 2005-06 and 2006-07 and the expected average discharge rate for the next three years taking into consideration the commissioning of bulk material handling system. The income estimation from berth hire may be modified to reckon with the average discharge rate of individual category of cargo vessels instead of a general average discharge rate of 12000 per MT per day.</p> <p>(b). Based on such average discharge rate of Rs.12000 MT per day and considering the average GRT size of a vessel, the VSPL has estimated the berth hire income at Rs.3 PMT. The actual berth hire income earned during the years 2005-06 and 2006-07 is Rs.5.62 per MT and 4.91 per MT respectively. The reasons for estimating the berth hire income at Rs.3 PMT for the next three years may, therefore, be justified with reference to the actual berth hire income earned during the preceding two years.</p> <p>(c). The detailed income estimation furnished by the VSPL reveal that berth hire income from coal is estimated at proposed berth hire instead of prevailing berth hire charges. Since the tariff revision exercise involves revision of the existing Scale of Rates, the income has to be estimated on the prevailing rates. The income estimation may be modified to that extent. Additional income likely to</p>	<p>(a). It has furnished the cargo-wise average discharge rate (in tonnes per day) during the years 2005-06 and 2006-07. The details thereof are as follows:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Cargo items</th><th>GRT</th><th>Average discharge rate of 2005-06 and 2006-07</th><th>Estimated discharge rate for 2007-08</th><th>Rate per MT (in Rs.)</th></tr><tr><td colspan="6">Up to 30000 GRT</td></tr><tr><td>(i).</td><td>Iron Ore</td><td>25000</td><td>12613</td><td>12000</td><td>2.87</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>BF Slag</td><td>25000</td><td>11694</td><td>12000</td><td>2.87</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Fertiliser &amp; FKM</td><td>25000</td><td>6170</td><td>8000</td><td>4.31</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Gypsum</td><td>25000</td><td>15242</td><td>15000</td><td>2.30</td></tr><tr><td>(v).</td><td>Other</td><td>20000</td><td>3146</td><td>4000</td><td>6.89</td></tr><tr><td colspan="6">Above 30000 GRT</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>Coal</td><td>32000</td><td>15074</td><td>20000</td><td>3.15</td></tr></table> <p>Based on the above, it has estimated the berth hire income in the revised cost statement.</p> <p>The average discharge rate for bulk cargo items handled from panamax vessels through the BMHS is considered as 20000 Tonnes Per Day (TPD).</p> <p>(b). Based on cargo wise discharge rate of previous two years, the berth hire income for the next three years 2007-08, 2008-09 &amp; 2009-10 is estimated and updated in the revised cost statement as follows.</p> <table><tr><th colspan="3">(Rs. in lakhs)</th></tr><tr><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr><tr><td>160.69</td><td>168.73</td><td>177.17</td></tr></table> <p>The average income is assessed to be approximately Rs.3/- per tonne only as per SOR proposed. It may thus be appreciated that the users will not be having any impact as a result of proposed rates.</p> <p>(c). As per the existing Scale of Rates, Berth Hire charges per ton of above 30000 GRT works out to Rs.2.20 as follows:</p> <table><tr><td>Coal Vessels:</td><td></td></tr><tr><td>Average GRT</td><td>- 32,000</td></tr><tr><td>Avg. Discharge rate</td><td>- 20,000</td></tr><tr><td>Berth Hire rate (per GRT)</td><td>- \$ 0.0014</td></tr><tr><td>Exchange Rate</td><td>- Rs41.00</td></tr><tr><td>Berth hire per day</td><td>- Rs.44083</td></tr><tr><td>Average per ton</td><td>- Rs.2.20</td></tr></table>	Sl. No.	Cargo items	GRT	Average discharge rate of 2005-06 and 2006-07	Estimated discharge rate for 2007-08	Rate per MT (in Rs.)	Up to 30000 GRT						(i).	Iron Ore	25000	12613	12000	2.87	(ii).	BF Slag	25000	11694	12000	2.87	(iii).	Fertiliser & FKM	25000	6170	8000	4.31	(iv).	Gypsum	25000	15242	15000	2.30	(v).	Other	20000	3146	4000	6.89	Above 30000 GRT						(vi).	Coal	32000	15074	20000	3.15	(Rs. in lakhs)			2007-08	2008-09	2009-10	160.69	168.73	177.17	Coal Vessels:		Average GRT	- 32,000	Avg. Discharge rate	- 20,000	Berth Hire rate (per GRT)	- \$ 0.0014	Exchange Rate	- Rs41.00	Berth hire per day	- Rs.44083	Average per ton	- Rs.2.20
Sl. No.	Cargo items	GRT	Average discharge rate of 2005-06 and 2006-07	Estimated discharge rate for 2007-08	Rate per MT (in Rs.)																																																																									
Up to 30000 GRT																																																																														
(i).	Iron Ore	25000	12613	12000	2.87																																																																									
(ii).	BF Slag	25000	11694	12000	2.87																																																																									
(iii).	Fertiliser & FKM	25000	6170	8000	4.31																																																																									
(iv).	Gypsum	25000	15242	15000	2.30																																																																									
(v).	Other	20000	3146	4000	6.89																																																																									
Above 30000 GRT																																																																														
(vi).	Coal	32000	15074	20000	3.15																																																																									
(Rs. in lakhs)																																																																														
2007-08	2008-09	2009-10																																																																												
160.69	168.73	177.17																																																																												
Coal Vessels:																																																																														
Average GRT	- 32,000																																																																													
Avg. Discharge rate	- 20,000																																																																													
Berth Hire rate (per GRT)	- \$ 0.0014																																																																													
Exchange Rate	- Rs41.00																																																																													
Berth hire per day	- Rs.44083																																																																													
Average per ton	- Rs.2.20																																																																													

accrue at the proposed tariff may be indicated.	<p>The income estimation has been modified accordingly. The berth hire income estimated for the three years is as follows:</p> <table><tr><th colspan="3">(Rs. in lakhs)</th></tr><tr><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr><tr><td>132.20</td><td>138.80</td><td>145.75</td></tr></table> <p>The approximate additional income at the proposed berth hire for the three years put together is estimated at Rs.90.0 Lakhs.</p>	(Rs. in lakhs)			2007-08	2008-09	2009-10	132.20	138.80	145.75																																						
(Rs. in lakhs)																																																
2007-08	2008-09	2009-10																																														
132.20	138.80	145.75																																														
(d) The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate for the years 2008-09 and 2009-10 may be computed and shown separately.	(d) As of now the dollar is weakening against rupee. Hence, the additional income on account of fluctuation in foreign currency is not estimated and is not likely to have any noticeable impact.																																															
(iv) (a). Explain the basis of estimating wharfage income of 'other cargo' at Rs.25 per tonne in the detailed income computation attached to the proposal. Also, indicate the predominant cargo under the category of 'other cargo'.	The wharfage rate for predominant cargo under the category of "other cargo" is estimated based on the average wharfage rate for unenumerated goods [i.e. (Rs.40 + Rs.20)/2 =Rs.25/- per tonne]																																															
(b). The wharfage income from other cargo is estimated based on the average rate proposed for unenumerated goods of value below Rs.1000 and value above Rs.1000. The income estimation may be modified applying the prevailing wharfage rate of Rs.22 per MT for estimating wharfage income from other cargo	<p>As suggested, wharfage income is reworked and the effect of reduction in income is as under:</p> <table><tr><td>2007-08</td><td>-</td><td>Rs.9 Lakhs</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>-</td><td>Rs.10 Lakhs</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>-</td><td>Rs.10 Lakhs</td></tr></table> <p>It has clarified that main cargo items are already listed. Other cargo items to be handled and their volumes would not be significant and also would depend on the requirement of the users. It is, therefore, not feasible to predict the same. Hence they are included in the single category.</p>	2007-08	-	Rs.9 Lakhs	2008-09	-	Rs.10 Lakhs	2009-10	-	Rs.10 Lakhs																																						
2007-08	-	Rs.9 Lakhs																																														
2008-09	-	Rs.10 Lakhs																																														
2009-10	-	Rs.10 Lakhs																																														
(v). Furnish details of tonnage of cargo availing stevedoring services with harbour mobile crane, only stevedoring services and stevedoring with harbour mobile crane along with shore operation services cargo-wise for the last two years to justify the ratio of these services considered in the income estimation for the years 2007-08 to 2009-10.	<p>Details of tonnage of cargo availing stevedoring services with Harbour Mobile Cranes (HMC), only stevedoring services and stevedoring services with harbour mobile cranes along with shore handling service for the years 2005-06 and 2006-07 is furnished. A summary position is given below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Year</th><th>Total cargo</th><th colspan="2">Stev. With HMC</th><th colspan="2">Stev., HMC + Shore</th><th colspan="2">Only Stevedoring</th></tr><tr><th>MMT</th><th>MMT</th><th>%</th><th>MMT</th><th>%</th><th>MMT</th><th>%</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>2.37</td><td>1.28</td><td>54</td><td>0.71</td><td>30</td><td>0.38</td><td>16</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>1.59</td><td>1.13</td><td>71</td><td>0.32</td><td>20</td><td>0.15</td><td>9</td></tr><tr><td>Total</td><td>3.96</td><td>2.41</td><td>62</td><td>1.03</td><td>25</td><td>0.53</td><td>13</td></tr><tr><td>Proposed</td><td></td><td></td><td>60</td><td></td><td>20</td><td></td><td>20</td></tr></table> <p>Based on the past two years experience, it is estimated that for the year 2007-08 onwards, 60% of cargo other than coal will avail Stevedoring with HMC, 20% of cargo other than coal will avail only stevedoring services and 20% of total cargo other than coal is expected to avail Stevedoring and HMC along with Shore Handling services.</p>	Year	Total cargo	Stev. With HMC		Stev., HMC + Shore		Only Stevedoring		MMT	MMT	%	MMT	%	MMT	%	2006-07	2.37	1.28	54	0.71	30	0.38	16	2005-06	1.59	1.13	71	0.32	20	0.15	9	Total	3.96	2.41	62	1.03	25	0.53	13	Proposed			60		20		20
Year	Total cargo		Stev. With HMC		Stev., HMC + Shore		Only Stevedoring																																									
	MMT	MMT	%	MMT	%	MMT	%																																									
2006-07	2.37	1.28	54	0.71	30	0.38	16																																									
2005-06	1.59	1.13	71	0.32	20	0.15	9																																									
Total	3.96	2.41	62	1.03	25	0.53	13																																									
Proposed			60		20		20																																									
(vi) (a). The basis of estimating the income from plot rent at Rs.3 per tonne (indicated in the assumption sheet) is	The average plot rent earned during the year 2005-06 and 2006-07 was Rs.3 PMT and Rs.4 PMT respectively. Based on the average dwell time for																																															

not clear. Furnish working of this base rate and justify with reference to the actual income earned in the last two years.	<p>the year 2006-07, average dwell time of 15 days is assumed for the years 2007-08, 2008-09 &amp; 2009-10.</p> <p>In the revised proposal, plot rent is proposed at Rs.6 per ton per fortnight.</p>								
(b). Furnish an analysis of average dwell time of each cargo items during the last years 2004-05, 2005-06 and 2006-07.	<p>It has furnished the details of dwell time of each cargo for the year 2006-07 as shown below:</p> <table border="1" data-bbox="901 378 1372 493"> <thead> <tr> <th>Cargo Item</th><th>No. of days</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Coal</td><td>34</td></tr> <tr> <td>Fertiliser</td><td>4.50</td></tr> <tr> <td>Gypsum</td><td>21</td></tr> </tbody> </table>	Cargo Item	No. of days	Coal	34	Fertiliser	4.50	Gypsum	21
Cargo Item	No. of days								
Coal	34								
Fertiliser	4.50								
Gypsum	21								
(c). Indicate the average dwell time considered for estimating the demurrage income for the years 2007-08 to 2009-10	<p>Based on the average dwell time for the year 2006-07, average dwell time of 15 days is considered for estimating storage / demurrage income (reduced due to reasons explained at point (e) below) for the years 2007-08, 2008-09 &amp; 2009-10. The revised cost statements have, accordingly, been updated.</p>								
(d). Furnish detailed computation of storage/ demurrage income for the years 2005-06 to 2009-10 for each of the main cargo items to substantiate the estimate.	<p>(i). The present storage charges were erroneously proposed in the previous tariff proposals. The tariff proposed was equal rentals stipulated in the License Agreement (LA) for developing the BOT project. This did not factor the capital expenditure required for creating the modern storage plots with substantial ground improvement for eliminating high subsidence due to poor soil conditions, concrete paving with blocks with adequate slopes, drainage with sedimentation ponds linked to recycling of run off cargo *during the monsoons and especially depressions and cyclonic weather. Geographical strata of VPT area are extremely poor. Subsidence is inevitable and continuous. The concrete paving requires maintenance, removal and resurfacing once every 6 months to ensure the slopes.</p> <p>The proposed change in rates is to cater to the above expenditure.</p> <p>(ii). It cannot sustain its business if the storage area is utilised as warehousing facility by users. A deterrent is required to cater to the eventuality of trading commodities left in the storage areas due to market fluctuations by importers and exporters. The high rate is justified as a deterrent to cater to such eventualities.</p> <p>Based on the above revised rate, storage charges for the year 2007-08 onwards is recalculated and the revised cost statement has been updated accordingly.</p> <table border="1" data-bbox="828 1627 1421 1774"> <tbody> <tr> <td>Total Cargo (excluding exports)</td><td>- 4.1 MT</td></tr> <tr> <td>Average storage period</td><td>- 15 days</td></tr> <tr> <td>Rate per fortnight (revised SOR)</td><td>- Rs.6/- per ton per fortnight</td></tr> <tr> <td>Storage Charges</td><td>- Rs.2.46 Crores</td></tr> </tbody> </table> <p>The storage / demurrage realised during the years 2005-06 &amp; 2006-07 and estimates for the years</p>	Total Cargo (excluding exports)	- 4.1 MT	Average storage period	- 15 days	Rate per fortnight (revised SOR)	- Rs.6/- per ton per fortnight	Storage Charges	- Rs.2.46 Crores
Total Cargo (excluding exports)	- 4.1 MT								
Average storage period	- 15 days								
Rate per fortnight (revised SOR)	- Rs.6/- per ton per fortnight								
Storage Charges	- Rs.2.46 Crores								

	<p>2007-08, 2008-09 &amp; 2009-10 at the proposed rates is given below:</p> <table border="1"> <tr> <td>2005-06 1.59 MMT @ Rs. 3.23 per MT</td><td>= Rs. 0.05 crores</td></tr> <tr> <td>2006-07 2.37 MMT @ Rs. 4.26 per MT</td><td>= Rs. 1.01 crores</td></tr> <tr> <td colspan="2">(excluding demurrage income on short term contract with RIL)</td></tr> <tr> <td>2007-08 4.10 MMT @ Rs. 6.00 per MT</td><td>= Rs. 2.46 Crores</td></tr> <tr> <td>2008-09 4.30 MMT @ Rs. 6.00 per MT</td><td>= Rs. 2.58 Crores</td></tr> <tr> <td>2009-10 4.52 MMT @ Rs. 6.00 per MT</td><td>= Rs. 2.71 Crores</td></tr> </table>	2005-06 1.59 MMT @ Rs. 3.23 per MT	= Rs. 0.05 crores	2006-07 2.37 MMT @ Rs. 4.26 per MT	= Rs. 1.01 crores	(excluding demurrage income on short term contract with RIL)		2007-08 4.10 MMT @ Rs. 6.00 per MT	= Rs. 2.46 Crores	2008-09 4.30 MMT @ Rs. 6.00 per MT	= Rs. 2.58 Crores	2009-10 4.52 MMT @ Rs. 6.00 per MT	= Rs. 2.71 Crores
2005-06 1.59 MMT @ Rs. 3.23 per MT	= Rs. 0.05 crores												
2006-07 2.37 MMT @ Rs. 4.26 per MT	= Rs. 1.01 crores												
(excluding demurrage income on short term contract with RIL)													
2007-08 4.10 MMT @ Rs. 6.00 per MT	= Rs. 2.46 Crores												
2008-09 4.30 MMT @ Rs. 6.00 per MT	= Rs. 2.58 Crores												
2009-10 4.52 MMT @ Rs. 6.00 per MT	= Rs. 2.71 Crores												
<p>(e). The rate of Rs.24 per tonne applied by VSPL to Reliance Industries for storage space earmarked to them is demurrage charge prescribed in its SOR. Please clarify whether the rate applied to Reliance Industry is not higher than the storage charge applicable as per the Scale of Rates approved by this Authority for the area allotted on short term basis. Explain specific reasons, if any, for applying differential tariff arrangement for storage space earmarked on short term basis to Reliance Industries. Clarify whether the short term contract with Reliance Industries for allotment of earmarked storage space still continues. If so, forward a copy of the contract and also confirm that the income estimation includes the storage income expected from this particular user.</p>	<p>As the area was not available for other cargoes, as agreed to by the user, demurrage rate as per existing SOR was applied. The short term contract with reliance came to an end with effect from 10-09-2007.</p>												
<p>(vii). (a). The income from stevedoring charges with deployment of harbour mobile crane plus shore operations is estimated at Rs.110 PMT for coaking coal, fertilizer, gypsum and others. Out of this, Rs.110 PMT, Rs.40 PMT is towards shore operations. Explain the basis for considering Rs.40 PMT for shore operations since the SOR approved by this Authority does not prescribe any such rate. Also, explain why the charges towards shore operations are not considered for estimating the income from slag and iron ore.</p>	<p>(a). The harbour mobile cranes discharges cargo at the rate of 1000 tonnes per hour onto the Quay side warranting continuous and efficient evacuation of cargo from the quay side to the transit area by deploying large number of cater pillars, dumpers and dozers of high capacity. If it does not deploy evacuating equipment accordingly, the discharge rate is affected. Hence, on account of equipment deployment, substantial expenditure is incurred on outsourced basis. In order to arrest spillages as well as disbursement of cargo a large contingent of manual labour gangs are deployed for continuous sweeping and aggregating the cargo. All these expenses are clubbed under towards shore operations and the component of Rs.40/- is computed. Though, income of this Rs.40/- is being projected, the same is being outsourced for other agencies like stevedores. The shore operations include equipment hire, labour, supervision, expenses for area illumination, railway infrastructure, and overheads etc.</p>												



		<p>As informed above, trade is requesting VSPL to carry shore handling activity as part of composite service during cargo handling operations.</p> <p>In the case of export of cargo items like BF Slag and Iron ore, the shore handling activity is normally arranged by the exporters themselves, hence not considered.</p>
	<p>(b). The existing Scale of Rates as well the proposed Scale of Rates do not prescribe any specific tariff for offering services on shore. Please clarify what is the tariff setting arrangement for offering the cargo handling service on-shore and under what authorization such tariff is being collected.</p>	<p>(b). Normally in case of any major ports, the shore operations are taken care by the importer / exporter through his stevedoring agent. Some of the customers desired to have all the services available to them through a single agency. To attract the trade at the terminal, it has offered these services by outsourcing the activities as it does not have required infrastructure to handle shore operations.</p> <p>The VSPL acting as a facilitator has not proposed the rate in the SOR. Based on agency's rate and overheads etc., thereon, users pay for the same. These operations would be offered only if required and agreed by the customers and are not compulsory in nature. Therefore, a separate rate towards shore operations has not been contemplated in the SOR.</p>
	<p>(c). The services offered on shore will come under the services listed under section 42 of the MPT Act and hence, needs to be regulated by this Authority irrespective of whether the VSPL themselves offer this service or outsource them. Therefore, the rate proposed to be offered under this head may be included in the proposed Scale of Rates giving details of the services included and any other conditions governing the proposed rates. The income estimation at the proposed tariff level may be modified to that extent.</p>	<p>(c). As explained above, VSPL's overheads are only offset in this item.</p>
6.	<b>Operating Cost:</b>	
(i).	<b>Operating and direct labour</b>	
	<p>(a). The estimates of direct labour cost for the years 2007-08 to 2009-10 at Rs.4.40 PMT considered in the cost statement may be justified with reference to the actual direct labour cost of Rs.3.13 PMT and Rs.2.02 PMT incurred in the previous years 2004-05 and 2005-06.</p>	<p>The rate per ton of Rs.4.40 is estimated based on the agreement entered by VSPL with contractor to provide direct operating services.</p>
	<p>(b). Furnish copy each of the agreements entered by the VSL with the contractors to provide direct and operating labour to substantiate the estimates furnished for the years 2007-08 to 2009-10.</p>	<p>It has furnished copy of work order dated 28 December 2006 issued to the contractor for providing manpower for on-board and on-shore operations to justify its estimates. It subsequently furnished revised work Order dated 6 October 2008.</p>
(ii).	<b>Maintenance labour:</b>	
	<p>(a). The actuals for the two years 2004-05 and 2005-06 do not report any expenditure under the head</p>	<p>Maintenance expenditure includes cleaning, sweeping, up-keeping, etc., of terminal i.e., berths, roads, stockpile areas wharfs, Machine Control</p>

	<p>'maintenance labour'. Please furnish documentary evidence of Rs.16.09 lakhs incurred during the year 2006-07 towards maintenance labour.</p>	<p>Rooms etc. These labour intensive items are outsourced. The actual expenses incurred on this head for the year 2006-07 is Rs.27.82 Lacs, which has been updated in the revised cost statement.</p> <p>This expenditure was included under the head Management and Administrative overheads during the years 2004-05 &amp; 2005-06, as there was no specific head during that time for maintenance labour cost.</p>
	<p>(b). As per the copies of contracts furnished by the VSL for maintenance of the terminal, the maintenance cost works out to around 38 lakhs including service tax. The contract is for three years beginning from April 2007 onwards. As against this, the maintenance labour cost estimated by VSL is Rs.50.40 lakhs during the year 2007-08 and annual escalation of 5.4% is applied for the subsequent two years. Explain the reasons, if any, for variation in the estimation of this cost item from the documentary support furnished by VSL.</p>	<p>We have attached only two contracts that were entered by VSL for cleaning and maintenance. Apart from these, it has entered in to lump-sum contracts for cleaning the wharf before handling of cargo items like fertilizers, urea etc. in order to avoid contamination. In such cases additional manpower also needs to be engaged for cleaning the wharf. This cost is in addition to the above lump-sum contracts. Accordingly, all these costs have been taken into consideration for estimating the expenditure.</p> <p>Nevertheless, it is to be noted that the maintenance cost per ton for the year 2007-08 works out to Rs.1.05 which is lower than the per ton maintenance cost for the last two years.</p>
(iii)	<p><b>Equipment Running cost:</b></p> <p>(a) The power cost per tonne of cargo handled works out to Rs.1.25 PMT and 2.21 PMT for the years 2005-06 and 2006-07 respectively. As against this, the power cost for the year 2007-08 works out to Rs.3.55 PMT of cargo handled which need to be justified with reference to the actual power cost incurred in the previous two years.</p>	<p>Power cost is not linked to tonnage handled. During the years 2004-05, 2005-06 and part of 2006-07, the handling operations were carried out using Harbour Mobile Cranes which do not require power.</p> <p>During the year 2006-07, a 33KV power substation was installed as part of BMH system. The entire BMH system will be operated using power, whereas the Mobile Harbour Cranes are operated using diesel. Hence, power cost for the year 2007-08 has been estimated taking into consideration commissioning of BMH system. Power cost is projected with 5.4% escalation for the next two years.</p>
	<p>(b) The income estimation assumes 80% of total cargo traffic will avail the services of Harbour Mobile Crane (HMC) and the balance 20% will not be availing this service. Explain why the fuel which is consumed for operation of HMC is estimated for 92.5% of the cargo traffic instead of 80% of cargo (availing the services of HMC).</p>	<p>It is assumed that in the case of cargo items other than coal, 80% of total cargo traffic will avail the services of Harbour Mobile Cranes. But in the case of coal, it is assumed that 100% of cargo will avail the services of Harbour Mobile Cranes. Hence fuel consumption is estimated accordingly which is 92.5% weighted average of over all cargo projected for the year 2007-08 onwards (weighted average of Coal 3.0 MMT * 100% + other cargo 1.80 MMT * 80% = 92.5% of Total 4.80 MMT).</p>
	<p>(c) The unit cost of diesel is estimated to increase by 10% per annum for the years 2007-08 to 2009-10. Recognising that the annual escalation in other cost elements is estimated at 5% by the VSPL, the reasons for estimating the escalation in the unit cost of diesel beyond the stated 5% needs to be justified.</p>	<p>The annual escalation in respect of fuel cost is changed to 5.40%.</p>

<p>(d). Recognizing that merely because warrantee is over, the ageing of equipment does not happen in an accelerated manner unless there is major revamping programme, please review the estimation of repairs and maintenance cost for the years 2007-08 and modify it with reference to the actuals incurred in 2006-07. Consequently estimates of subsequent years may also be modified.</p>	<p>Repairs &amp; Maintenance cost is estimated to be around 1% of net block of civil works and 2% of net block of plant &amp; machinery like Harbour Mobile Cranes, BMHS etc.</p> <p>It is to be noted, that break down of machinery can not be predicted. Since, the machinery has already become 3 years old, due to normal wear and tear and increase in handling operations, the chances of having machinery break down is more common. Also, most of the spares of HMC Cranes are to be imported by spending huge money. Moreover, the warranty period of Harbour Mobile Cranes also ended during the year 2007-08.</p> <p>Therefore, keeping in view the above facts, repairs and maintenance on Machinery was estimated @ 2% of net block and it confirms, TAMP's Order dated 15-03-2005. It agrees to estimate the repairs &amp; maintenance cost @ 1% on opening Gross Block value of assets, for next revision of SOR if the actual expenditure during the currency of the proposed SOR are lower than the estimates.</p>
<p>(e). Confirm that the repairs and maintenance cost is not computed on the technical service fee which is added to the gross block of assets in the year 2006-07.</p>	<p>The estimation is on the total net block value of assets i.e. including technical service fee.</p>
<p>(iv). <b>Maintenance Dredging:</b></p>	
<p>(a). Furnish details of maintenance dredging cost incurred during the years 2004-05 to 2006-07 with the quantity dredged, unit rate of dredging and increase in the draft achieved by the VSPL. Also, validate the figures with documentary support.</p>	<p>Periodical hydrographic survey is being carried out by VPT for ascertaining the draft level after initial dredging is over. The relevant survey charges are being debited to VSPL by VPT during the periods 2004-05 to 2006-07. Maintenance dredging cost represents the same. This amount is not for actual maintenance dredging. It has also furnished copies of bill raised by VPT on it.</p>
<p>(b). As per clause 3.9.(c). of the LA, it is the obligation of the licensor to provide for maintenance dredging of entrance channel and alongside the draft upto 10.70 mtrs draft. If the draft achieved is upto 10.70 mtrs, please justify how this item can be considered as item of cost in the tariff fixation of the VSPL in view of this specific provision in the LA.</p>	<p>As pointed by TAMP, maintenance dredging cost upto draft of 10.7 mtrs shall be to the account of VPT only. The above expenditure was incurred for the purpose of periodical hydrographic survey charges being debited by VPT, but not the maintenance dredging cost.</p>
<p>(c). If the draft achieved is more than 10.70 mtrs., then please clarify whether any vessels arriving at the berths of the VPT will also derive the benefit of increased draft or whether the benefit of increased draft is exclusively available only to the vessels arriving at the VSPL berths.</p> <p>In case the vessels arriving at the berths of VPT are expected to derive the benefit of increased draft on account of maintenance dredging cost</p>	<p>(i). Deepening is done in two phases as of now. In phase I, the expenditure for which is met by VPT, vessels up to 11.0 m draft can use berths of VSPL and most of the berths of VPT. On completion of phase II, which is carried out by VSPL, vessels up to 12.50m draft can call at its berths in the first instance. Strengthening is required to be carried to most of the berths of VPT in the Inner Harbour to cater to such deep draft vessels dredging requirement. It has asked the VPT to compensate for such extra cost. However, as insisted by VPT the expenditure for Phase II is fully met by VSPL.</p>

<p>incurred by the VSPL, then it may be appropriate to share the cost of maintenance dredging between the VPT and VSPL. Please intimate whether the VPT and the VSPL had any discussion regarding sharing of the maintenance dredging cost.</p>	<p>(ii) It has furnished a copy of a MOU dated 24 November 2006 entered into between VSPL and VPT with the approval of Government for deepening and widening entrance channel, inner harbour turning circle and waterways of northern arm of inner harbour to -13.5 mtrs.</p> <p>After initial dredging is completed upto -13.5 mtrs, the regular maintenance dredging cost will be to the account of VPT only, except alongside the berths EQ 8 &amp; EQ 9, which will be borne by VSPL.</p> <p>The estimation for maintenance dredging cost was made accordingly, only for alongside the berths of EQ 8 and EQ 9, from the year 2007-08 onwards.</p>
<p>(d). Explain the reasons for significant increase in the cost estimation under this head from Rs.24.37 lakhs in 2007-08 to Rs.102.76 lakhs in the year 2008-09 in the revised cost statement.</p>	<p>Since, the deepening of draft to -13.50m was estimated to be completed during the end of the year 2007-08, maintenance cost has been estimated for only part of the year. Where as it is estimated for full year in the case of 2008-09 and 2009-10.</p>
<p>(e). The basis of estimating the cost of maintenance dredging at Rs.150 per cubic meter in 2007-08, Rs.158 per cubic meter in 2008-09 may be substantiated with documentary support.</p>	<p>The rate arrived is based on existing dredging contract. It has furnished a copy of work order dated 24 July 2006 issued to contractor for dredging work which indicates the unit rate of Rs.140 per cubic metre.</p>
<p><b>7. Revenue share:</b></p>	
<p>(i). Clause 5.1. of the LA stipulates that the licensee shall pay the licensor royalty equivalent to 17.111% of the gross revenue earned by the licensee from the operation of the project facilities. In view of this position, please clarify on what basis gross revenue is considered as revenue earned from berth hire and wharfage charge for the computation of the revenue share when the VSPL generates revenue from various other tariff items prescribed in its SOR. Also, clarify whether this arrangement of computing the gross revenue has the specific approval of the Government.</p>	<p>As per the terms of LA, royalty shall be paid on revenue share basis of 17.111% of gross revenue which is deemed to include berth hire and wharfage earned at the terminal as per SOR of VPT.</p> <p>During the initial bidding process, the same was confirmed by VPT vide their letter dated 14 June 2000. This document is part of LA. The LA is entered into after VPT obtaining the approval for the same from Ministry of Shipping &amp; Transport under Section 42 (3) of MPT Act. It has furnished copy of the above mentioned VPT letter dated 14 June 2000.</p>
<p>(ii). The treatment of revenue share shall be considered as per the clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines. In this context, the VSPL is requested to indicate the likely loss to accrue if revenue share is not admitted.</p>	<p>The revenue share quoted by the next highest bidder, M/s South Indian Corporation Ltd., is 12.811%. The cost statement has been revised accordingly as per the clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines. The likely loss if revenue share is not admitted as cost would be Rs.182.36 lakhs, Rs.191.48 lakhs and Rs.201.05 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively.</p>
<p>(iii). The VSPL has included the entire revenue share payable by it to VPT as pass through which is not in line with the tariff guidelines. The revenue share considered as pass through in the cost statement may be modified in line with the tariff guidelines.</p>	<p>Though the VSPL has computed the revenue share to the extent of second quote, in the consolidated cost statement it has considered full revenue share as pass through. It is to inform that while estimating revenue share for the next three years the amount quoted by next highest bidder i.e., 12.811% has been considered in the cost statement as per the tariff guidelines.</p>

		Actual revenue share paid to VPT during the last three years is as follows:												
		<table><tr><th>Year</th><th>Actual revenue share payable @ 17.111% (Rs. in lakhs)</th><th>Revenue share admissible to the extent of second quote @ (12.811%) (Rs. in lakhs)</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>24.24</td><td>18.15</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>79.21</td><td>59.30</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>109.72</td><td>82.15</td></tr></table>	Year	Actual revenue share payable @ 17.111% (Rs. in lakhs)	Revenue share admissible to the extent of second quote @ (12.811%) (Rs. in lakhs)	2004-05	24.24	18.15	2005-06	79.21	59.30	2006-07	109.72	82.15
Year	Actual revenue share payable @ 17.111% (Rs. in lakhs)	Revenue share admissible to the extent of second quote @ (12.811%) (Rs. in lakhs)												
2004-05	24.24	18.15												
2005-06	79.21	59.30												
2006-07	109.72	82.15												
8.	<b>Lease Rentals:</b>													
	Verify the computation and confirm that the lease rate considered for estimation of the this item is in line with the rates prescribed in the Scale of Rates of the VPT and as per the terms of the License agreement.	<p>The lease rent shown in the audited accounts includes both rent paid to VPT for leased land and also for leased building. The lease rent payable to VPT as per section 6 (2) of revised SOR of VPT is recalculated as below and updated in the revised cost statement and Form 3B:</p> <table><tr><td>1) 121700 Sq Mtrs X 90.55 per 100 sq mtr X 53 weeks</td><td>= Rs.58,40,566/-</td></tr><tr><td>2) Lease rent on building @ Rs.86,630/- per month</td><td>= Rs.10,39,560/-</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td><b>= Rs.68,80,126/-</b></td></tr></table> <p>It is hereby confirmed the lease rent rate considered for estimation is as per the prevailing SOR of VPT.</p>	1) 121700 Sq Mtrs X 90.55 per 100 sq mtr X 53 weeks	= Rs.58,40,566/-	2) Lease rent on building @ Rs.86,630/- per month	= Rs.10,39,560/-	<b>Total</b>	<b>= Rs.68,80,126/-</b>						
1) 121700 Sq Mtrs X 90.55 per 100 sq mtr X 53 weeks	= Rs.58,40,566/-													
2) Lease rent on building @ Rs.86,630/- per month	= Rs.10,39,560/-													
<b>Total</b>	<b>= Rs.68,80,126/-</b>													
9.	<b>Equipment hire charges:</b>													
	<p>(i). (a). Furnish a copy each of the contracts entered by the VSL with the contractors to justify the estimate of equipment hire charges for the year 2007-08.</p> <p>(b). Copies of invoice furnished for barge services availed by VSPL for lighterage operations shows that the rate is around 70 per tonne. As against this, Rs.113 per tonne is considered for estimating the services availed for lighterage under the head 'equipment hire charge'. The reasons for this variation in the estimation of expense may be explained. Further documentary evidence, if any, may be furnished to substantiate the differential in the estimation of this cost item.</p>	<p>(a). It has submitted the tariff proposal to TAMP on 31<sup>st</sup> January 2007 was on the assumption that VPT would complete capital dredging under phase-I to cater to vessels of 11 m draft by January 2007. Thereafter, Phase-II of capital dredging by VSPL was expected to be completed by July 2007 to cater to vessels of 14 m draft duly taking tide. However, its assumptions did not materialize. The VPT capital dredging under Phase-I is expected to be completed only by September 2007 and VSPL capital dredging under Phase-II is expected to be completed within 6 months thereafter i.e. by March 2008.</p> <p>(b). The above situation has left VSPL with no option, but to resort to lighterage operations at the Outer Harbour of all vessels arriving beyond 10.06 m till March 2008. Lighterage operation requires the services of both barge and floating crane. Copies of bills have already been furnished. Also, an amount of Rs.3/- per ton is payable to VPT as transshipment charges on lighterage operations. All these costs have been clubbed and Rs.113/- per ton has been taken in to consideration for estimating the expenditure for lighterage operation.</p> <p>(c). As per arrival pattern of deep drafted vessels calling at the port, it is estimated that 35% in 2008-09; 25% in 2009-10 and 15% in 2010-11 cargo of every vessel needs to be lightened in the Outer Harbour.</p>												

		(d). Annual cost of these equipments is projected in the revised cost statement. The cost grossly varies from original estimated amount of Rs.3.19 crores to Rs.19.88 crores during the year 2007-08 on account of lighterage operation. It is to be noted, the expenditure is reducing for the years 2008-09 & 2009-10, due to deepening of draft, which reduces lighterage operations to be carried out.
	<p>(h). (a). Furnish details of equipment taken on hire in the year 2006-07 and proposed to be taken on hire in 2007-08. The additional capacity and improvement in productivity envisaged on account of deployment of additional equipment may also be indicated.</p> <p>(b). The capacity computation does not seem to include the additional capacity on account of deployment of equipment taken on hire. Whether the equipment taken on hire are utilized effectively or not may not be a relevant factor for assessment of capacity assessment of the berths. It is reiterated to indicate additional capacity on account of equipment taken on hire and also the improvement in productivity envisaged there from.</p>	<p>(a). Poclains, Pay Loaders, Z Bars, Floating Cranes, Mobile Harbour Crane, Dumpers, Barge etc. were hired during the year 2006-07 and are proposed to be hired during the next three years for the purpose of handling cargo including lighterage operations. The discharge rate estimated can be achieved only when the above equipment are utilized effectively. Other agreements with reference to on board equipment have been furnished.</p> <p>(b). The computation of terminal capacity has been done based on the BMH rated capacity in the case of EQ 8 and Berth Capacity in the case of EQ 9. The capacity of the additional equipment used during operations have been also been taken in to consideration while arriving the terminal capacity.</p>
10.	<b>Insurance</b>	
	<p>Furnish documentary support of insurance cover taken on the bulk material handling system proposed to be commissioned to justify the estimates for the year 2007-08. Explain the reasons of considering 5.4% annual escalation for estimating the insurance cost for the years 2007-08 to 2009-10.</p>	<p>It has furnished a copy of the Insurance policy for the period January 2007 to 2008 which show insurance premium of Rs.54.06 lakhs has been paid to the insurance company. The estimations for the next three years has been modified in the cost statement based on the actual insurance payment made during the year 2006-07 with inflation rate of 5.4%. As per Industrial All Risks Policy assets shall be insured for the replacement value or reinstatement value (but not at the depreciated value). Therefore, premium shall be paid on sum insured.</p>
11.	<b>Management and general overheads:</b>	
	<p>Explain specific reasons for considering 17% escalation in Management and General Overheads as this expense is generally fixed in nature.</p>	<p>It has noted and stated to have made necessary modifications in the cost statement.</p>
12.	<p>(i). The treatment of preliminary expense and upfront fee is not found to be in line with the general approach adopted in case of other private terminals and as considered in the initial tariff fixation of VSPL. Modify the treatment of this expense by spreading it over the entire project period for the past period as well for future projections for the purpose of tariff computation.</p>	<p>The treatment of preliminary expenses is done as per the prevailing Accounting Standards and is audited by the Statutory Auditors of the Company. The upfront fee of Rs.8.30 Crores had been capitalised and amortised over the period of LA i.e., 30 years. Though the same is not shown separately under this head, it is included in the depreciation / amortisation charge.</p>

	(ii). In view of the reply, the VSPL was requested to exclude the pre-operative expenses and upfront fee from gross block, adjust the depreciation and net block also. The preliminary expense and upfront fee may be shown as a separate entry in the cost statement and spread over the remaining period of the project in line with the treatment given in the initial tariff fixation.	It is submitted that it has paid Rs.8.30 Crores towards upfront fee. This fee has been capitalised as part of cost of EQ8 and EQ9 berths. The total berth cost (including upfront fee) has been amortised over the project period i.e., 30 years. Therefore, even though amortisation of upfront fee is not shown separately, there will not be any impact on cost statement.
13.	<b>Depreciation:</b>	
	Confirm that the depreciation has been computed as per the Companies Act or based on life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. Indicate the depreciation rate considered for computation of depreciation giving reference to the relevant slabs in the schedule of depreciation given in the Companies Act.	Depreciation on fixed assets, other than project berths, is being provided using the straight line method based on the rates specified in Schedule XIV to the Companies Act, 1956. Project berths are depreciated over the life of the LA signed between VPT and VSPL.
14.	<b>Technical service fee:</b>	
	(i). The actuals for the years 2004-05 and 2005-06 do not report any expense towards technical service fee in the respective Annual Accounts. The basis of introducing this entry from the year 2007-08 may be justified with documentary support in form of the agreement signed by the VSPL with the concerned party for rendering the technical expertise.	As per LA, M/s.Portia Management Services Limited (PMSL) shall undertake the equipping, operation, maintenance and management of operations. As per the agreement dated 19.01.2005, technical service fee of Rs.10 millions per year is payable for a period of 3½ years from the date of commencement of commercial operations of both the berths. Therefore, the expenditure is not appearing in the last two years. It has furnished a copy of the agreement entered with the PMSL.
	(ii). Furnish certificate from IT Authorities establishing the 'arms length relationship' of the transaction entered between the VSPL and concerned party as defined under section 92 of the Income Tax Act to justify inclusion of this item as cost in tariff revision exercise, as stipulated in the tariff guidelines.	The Income Tax returns for the years 2004-05 and 2005-06 are filed with the Income Tax Department. It has agreed to submit the assessment orders as and when they are received from the IT Authorities. It has furnished a certificate from its Chartered Accountant certifying that the fees payable to M/s.Portia Management Services Limited (PMSL) is determined with regard to Arms length price as computed as per the provisions of section 92 (C) of the Income Tax Act, 1961.
	(iii). Clarify whether the benefit of technical service rendered by PMS is expected to be available for the entire project. If so, VSPL may consider amortising the technical service fee payable to PMS over the remaining period of the project.	The agreement with PMS is in two phases. A lump sum fee of Rs.45 million which has been paid is capitalised and amortised over the project period. Secondly, an annual agreed fee of Rs.10 million per annum is payable for a period of 3 years after the commencement of commercial operations. This payment is treated as revenue expenditure.
15.	<b>Capital employed:</b>	
	<b>(i). Net Fixed Assets:</b>	
	(a). The VSPL has reported gross block of Rs.222.89 crores at the end of the year 2005-06 and additional investment of Rs.112.79 crores is estimated in 2006-07 (in the initial proposal) and Rs.5.07 crores in 2007-08. The total investment made by the VSPL from commencement of	Appendix 14 of LA stipulates minimum and tentative investment plan. But due to delay in implementing the project, the project cost has been increased considerably.  Year-wise gross block of VSPL as per the audited annual accounts is Rs.222.89 crores in 2005-06 and Rs.289.61 crores in 2006-07.

<p>operations upto the year 2006-07 and additions proposed to the gross block in the years 2007-08 do not seem to be in accordance with the investment plan envisaged in the License Agreement entered into between the VSL and VPT. The reasons for such variations in the estimate of capital investment vis-à-vis the position envisaged in the LA need to be explained and justified.</p>	<p>The estimated investment indicated in the LA is based on the pricing in the year 2000, while the actual expenditure is made in later years and includes escalation since then.</p> <p>Also, investment for deepening the water ways and dredging of Channel and alongside EQ 8 and EQ 9 to deepen the draft to 13.50 mtrs. is also being undertaken at the cost of VSPL in order to handle Panamax vessels at its berths.</p> <p>With regard to VPT's observation that it is not to be included in the capital cost, it may please be noted that, to the extent VPT's interest is concerned that is for assessing the terminal value alone it would not be included as capital cost. It may please be appreciated that, any capital cost need to be catered to in working out return on investment.</p>
<p>(b). Clause 2 of the Memorandum of Understanding (MOU) dated 24 November 2006 entered between the VPT and VSPL for deepening and widening of entrance channel by the VSPL states that VSPL shall not consider the investment incurred for deepening and widening of entrance channel as an expenditure under the license agreement and shall not claim any compensation or incremental tariff on this account. Even the VPT has stated that the capital dredging cost must not be included in the tariff revision exercise as per the MOU. Hence dredging cost to the tune of Rs.49.90 crores added to the gross block of assets in the year 2007-08 is not found to be as per the MOU entered between the VPT and the VSPL and hence may be excluded in this tariff revision exercise.</p>	<p>The capital dredging cost estimated is Rs.49.95 crores.</p> <p>Cost of dredging work contemplated under this project, is for dredging including rock predominantly in VPT water ways viz., Entrance Channel to inner harbour, Inner Turning Circle and northern arm and a small component of the cost of the work is for dredging in EQ8 &amp; EQ9 water ways. As the proposed dredging is not catered to in the BOT License Agreement, it is agreed in the MOU entered in to between VSL and VPT to not to include the same for the purpose of evaluation of Project cost by the VPT. The intention of the MOU therefore, is not to consider this investment as a capital cost for the BOT Project in the context of VPT's making payment, if any, in terms of License Agreement and not to claim any compensation or incremental tariff on this account as far as VPT is concerned.</p> <p>In as much as the entire cost incurred for creating the infrastructure is to be realised during the License period, it has to find place while working out the appropriate cost for the services. It is also to be noted that users have to pay for the facility and would not get any facility freely.</p>
<p>(c). Confirm that only completed and commissioned assets are shown under capital employed and fully depreciated assets are excluded.</p>	<p>It has confirmed that only completed and commissioned assets are shown under capital employed and fully depreciated assets are excluded.</p>
<p>(d). With reference to the investment in 2007-08 and additional equipment proposed to be hired and deployed, please quantify the effect of the same in terms of addition to capacity, additional traffic/business, reduction in the unit operating cost or any other improvement in the operational efficiency.</p>	<p>The capacity of the terminal does not vary due to commissioning of BMHS and dredging, except as reassessed earlier. But, certainly the business will improve, due to handling of Panamax vessels and operational efficiency will improve due to mechanised handling of cargo through BMHS vis-à-vis conventional method of handling cargo. The estimations were made after taking into consideration the above aspects.</p>
<p>(e). Clarify why the 'technical service fee' to the tune of Rs.4.71 crores is</p>	<p>(i). The technical service fee of Rs.45 millions is paid for consulting services for design, engineering,</p>



	<p>included as addition to the gross block of assets during the year 2006-07. The VSPL may consider amortising this expense over the project period by showing a separate entry. The technical service fee may be excluded from the gross block of assets and the computation of depreciation, repairs and maintenance, insurance and net block may be suitably modified.</p>	<p>construction, planning, equipping, operating, maintaining and replacing including providing management, administrative and technical services in connection with the project as per agreement with M/s.Portia Management Services. Also, an amount of Rs.63 lakhs was incurred towards syndication fee for arranging long term loan facilities with banks. The above expenditure are capital in nature, therefore, as per the prevailing accounting standards and as per the audited financial statements certified by the Statutory Auditors, these two amounts are capitalised and amortised over the remaining project period.</p> <p>(ii). For the purpose of calculation of repairs &amp; maintenance, depreciation, etc., there will not be any impact since; the amount has been amortized over the period of project only. Further, there will not be any impact on insurance cost also since this cost has been estimated based on actual expenditure incurred but not as a percentage to cost of assets. As far as cost of repairs and maintenance is considered, since only 1% is considered as cost, there will not be much impact on cost statement.</p>
(ii).	<b>Working capital:</b>	
	<p>(a). The tariff guidelines limits sundry debtors to two months estate income and Railway terminal handling charges payable to Indian Railways while computing the working capital. Since these two items may not be relevant to VSPL, the estimation of sundry debtor for estimation of working capital may be modified in line with clause 2.9.9. of the tariff guidelines.</p>	<p>The sundry debtors figure has been updated as per the guidelines of TAMP i.e., 2 months of terminal handling charges or actuals. The actual debtor outstanding as on 31 March 2007 is Rs.2.63 crores.</p> <p>Except for wharfage and berth hire, other charges are not collected by VSPL in advance. As per the request of the Trade, VSPL has to allow some credit period to the customers. Therefore, one month revenue (excluding vessel related income, which is normally collected in advance) has been considered as sundry debtors for the purpose of working capital calculation. TAMP is requested to agree for the same.</p>
	<p>(b). Furnish detailed working for the estimated inventory bearing in mind clause 2.9.9. of the tariff guidelines.</p>	<p>The inventory figure has been updated as per the guidelines of TAMP i.e., 6 months consumption. The closing inventory as on 31.03.07 is Rs.24.73 lakhs.</p>
	<p>(c). The estimation of cash balance in the working capital may be modified in line with the norms prescribed in the revised tariff guidelines. Furnish detailed basis of computation of this item.</p>	<p>The estimation of cash balance in the working capital has been modified in line with the tariff guidelines i.e., one month cash expenses. Since the TAMP guidelines do not specifically mention anything about current liability, it has considered the standard working capital ratio norm i.e., 2:1 for calculating liability. TAMP is requested to agree for the same.</p>
16.	<p>Explain the basis of allocation of berth hire income, each item of operating cost, depreciation, overheads and capital employed between Bulk Material Handling System and conventional cargo handling system.</p>	<p>(a). The revenue generated and expenditure incurred towards handling coal has been allocated to Bulk Material Handling System and for cargo items other than coal it has been allocated to conventional handling system.</p> <p>(b). Assets have been identified separately for mechanical method of handling cargo and conventional method of handling cargo and depreciation has been calculated based on the above.</p>

17.	<p><b>Form 7- Comparison of actual, vis-à-vis the earlier estimates.</b></p> <p>(i). The individual items considered in Form 7 do not match with the estimates considered in the last tariff Order. The VSPL may consider to make necessary correction in this statement duly tallying the estimates as considered in our Order and actuals as reported in the respective Annual Accounts.</p> <p>(ii) Since this analysis is to compare the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order, the computation of return with reference to both the estimates and the actuals may be modified maintaining the position/approach followed in the initial tariff Order.</p>	<p>In the old formats of tariff submission, there was no separate column for technical service fee, equipment hire etc. The same were shown under operating expenses that time. Since, the new formats specifically require that data to be filled separately, the same has been shown separately. Further, during the process of capitalisation of assets during the years 2004-05 and 2005-06 certain operating expenditure (including lease rentals, insurance etc.) incurred prior to commercial operations of EQ8 &amp; EQ9 have been capitalised. Annual Accounts specifically, show the same as deduction from total operating expenditure incurred.</p> <p>The cost statement has been modified to link return on capital employed based on capacity utilisation of the terminal.</p>
18.	<p>Elaborate detailed computation of credit value of terminal value estimated to be due at the end of the project as per the terms of the LA applying the appropriate discounting factor.</p>	<p>The terminal value at the end of the project as per the terms of the LA is Rs.4 crores for each berth amounting to Rs.8 crores in total. The terminal value as adopted by TAMP during the previous proposal has been followed for the current proposal also.</p>
<b>SCALE OF RATES:</b>		
1.	<b>General terms and conditions:</b>	
	<p>(i) Modify the proposed note no.8 to include a clause stating that even the VSPL will not raise supplementary or under charge bills, if the amount due to the operator is Rs.100/- or less.</p>	<p>The clause is modified as suggested by TAMP.</p>
	<p>(ii) Update the proposed penal rate of interest and delayed payments by port users or delayed refunds by the operator at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.</p>	<p>The clause is modified as suggested by TAMP.</p>
	<p>(iii) Modify the proposed condition No.14 to include the provisions relating to concessional tariff for coastal cargo/container prescribed vide our Order No.TAMP/4/2000-Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005.</p>	<p>The proposed condition is modified as suggested by TAMP.</p>
	<p>(iv) Incorporate the following conditionality in the proposed SOR as per clause 2.15. of the tariff guidelines:</p> <p><i>"Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VSL."</i></p>	<p>The condition is included as suggested by TAMP.</p>
	<p>(v). The VSPL has proposed to introduce a condition (note No.15) requiring hirer to deposit the charges for damages in case of damages to craft/equipment, etc. The VSPL</p>	<p>As per the terms of the present insurance policy i.e., Industrial All Risks Policy, only damages having value more than Rs 5 Lacs can be claimed. The damages below Rs.5 Lacs are not covered. Therefore, VSPL intends to keep deposit from the</p>

	<p>proposes to refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim. The reasons for introducing the proposed condition need to be explained in the light of the fact that the VSPL has already considered the insurance premium in each of the years 2007-08 to 2009-10 respectively and clause 2.14 of the tariff guidelines requires the port/operator to recover the cost of repairs to damage from the insurance company or contribution if any made to the insurance fund. If VSPL proposes to secure deposit from the user as a contingency measure till insurance company honours its claim, then refund to be made by VSPL should include interest on the deposit so retained.</p>	<p>hirer, to meet liability of expenditure not reimbursed by insurance, if any, for the damage caused to the craft / equipment.</p> <p>Refund to be made by VSPL to the hirer in this regard would entail interest as normally applicable for such refunds.</p>
2.	<b>Section 2.1.1. –Schedule of berth hire</b>	
	<p>(i). Clause 6.10. of the tariff guidelines stipulates single slab of berth hire charge. The proposed berth hire schedule in two-tier slabs as against the existing single tier rate is not found to be in line with clause 6.10. of the revised tariff guidelines. Explain the reasons for this deviation from the tariff guidelines.</p>	<p>Huge cost is being incurred for the dredging to deepen the waterways to cater to large/deep drafted vessel of higher GRT. The berth hire for these class of vessel alone is proposed as a separate slab. Such larger vessels facilitate higher berth outputs. The berth hire rate for this GRT class is so proposed to offset the reduction in stay of vessel at berth on account of such higher outputs as well.</p> <p>Thus, the two slab system proposed is likely to make the facility attractive to all users. As a common user facilitator, it does not discriminate in handling vessels of such GRT which can be handled at the inner harbour berths.</p>
	<p>(ii). Furnish detailed computation of arriving at the proposed berth hire charge of U.S.\$0.0020 per GRT in case of a foreign going vessel above 30000 GRT.</p>	<p>The berth hire for higher GRT vessels is so proposed in order to realise the per tonne component of berth hire.</p>
	<p>(iii). The general note No.3 under this schedules regarding levy of penal rates of berth hire for a false signal of vessel may be elaborated as prescribed in the Scale of Rates of VPT in line with clause 6.6.1. to 6.6.3. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>As a Licensee of VPT, it has no role in berthing and unberthing of the vessels. It is only an operator and is dependent on the major port to provide the services. The port follows its own priorities and for no fault of the terminal operator if the vessel is detained at the berth, the terminal operator should not suffer. It has, therefore, requested this Authority not to impose this condition on a terminal within a major port. It is proposed to delete the clause from its SOR.</p>
	<p>(iv). Modify the proposed note No.4 to incorporate that no berth hire charges shall be levied even in case of power failure apart from the other reasons mentioned in the proposed note.</p>	<p>The suggestion of TAMP is accepted and point no.4 in 2.1.1 of SOR has been suitably modified.</p>
3.	<b>Schedule 2.1.2. to 2.1.4. – Penal berth hire charges</b>	
(i).	<p>The output norms proposed by the VSPL based on norms prescribed in the SOR of VPT in 2001 may not be relevant to the VSPL. Based on the experience gained in the actual</p>	<p>As rightly pointed by TAMP the output norms were adopted from the SOR of VPT. Since, VPT has got experience of over 7 decades; the norms fixed by VPT have been adopted and included during initial SOR. But many of the cargo items mentioned in the</p>

	operations, the VSPL may either propose the output norms applicable for its terminal in consultation with users. Alternatively, as already mentioned earlier, recognizing that the output norms are dynamic in nature and need to be reviewed periodically VSPL may propose the principle for fixing the norms in consultation with VPT and users in line with our suggestion to the VPT.	output norms were not handled by VSPL during the last 2 years of operations, except for cargo items like coal, iron ore etc.  It agrees in principle with the observations of TAMP. However, as the BMHS which is a major component at its terminal was commissioned only in March 2007, to establish norms it will require some experience.  Since, it has gained only three years of experience in conventional handling and 9 months in operation of BMHS, it is not feasible to fix output norms in the proposed SOR. Therefore, after gaining adequate experience, the output norms will be proposed in consultation with users and VPT. Till such time, the existing output norms may be continued.																
(ii).	Furnish an analysis of how many vessels have overstayed at the berth of VSPL, the period of overstay of vessels and the penal berth hire collected by the VSPL for the last 3 years, i.e., 2004-05, 2005-06 and 2006-07.	The requisite details are given below: <table><tr><th>Year</th><th>No. of Vessels</th><th>No of Hours overstayed</th><th>Penal Berth Hire charges collected</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>1</td><td>14</td><td>Rs.0.50 lakhs</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>2</td><td>40</td><td>Rs.1.27 lakhs</td></tr></table>	Year	No. of Vessels	No of Hours overstayed	Penal Berth Hire charges collected	2004-05	1	14	Rs.0.50 lakhs	2005-06	Nil	Nil	Nil	2006-07	2	40	Rs.1.27 lakhs
Year	No. of Vessels	No of Hours overstayed	Penal Berth Hire charges collected															
2004-05	1	14	Rs.0.50 lakhs															
2005-06	Nil	Nil	Nil															
2006-07	2	40	Rs.1.27 lakhs															
(iii).	When the VSPL expects some performance assurance from vessels, counter assurance in terms of efficiency from the operator's side should also be disclosed. If such minimum assured levels of performance are not met by the operator, it should also be ready to offer rebate in the base tariff. It is reiterated that some counter performance assurance in terms of efficiency from the operator side should be included in the SOR.	Contrary to the major ports which are land lord ports with all the services catered to by various operating agencies, VSPL itself is a functionally operating port. There are not many operating agencies to fix performance incentives/disincentives. Shortfall in efficiency has direct affect on revenue generation. Hence, it will be its endeavor to achieve sustained efficiency. In view of this, the counter performance assurance shall be included in SOR as and when there is increase in operating agencies and to invoke competition among them, after gaining adequate experience.																
4.	<b>Schedule 2.2. Charges for supply of water to vessels</b>																	
	Clause 6.1.2. of the tariff guidelines stipulates that restatement of rates for coastal vessels may not be resorted to with reference to the prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates while prescribing concessional rate for coastal vessels. In view of this specific clause in the revised tariff guidelines, the charges for supply of water to coastal vessels may be retained at the existing level of tariff without restating it with reference to the prevailing exchange rate.	The suggestion of the TAMP to retain the charges status quo in respect of supply of water to coastal vessels is accepted and modified in the revised draft SOR.																
5.	<b>Schedule 3.1.: Wharfage</b>																	
	(i). Furnish the financial impact of the proposed reduction in wharfage rate from the existing level for all the three years under consideration.	It is to clarify that most of the users negotiate the wharfage and by and large it is compelled to charge wharfage at the VPT tariff as the SOR is the ceiling rate. Therefore, reduction proposed in wharfage rates of coal and fertiliser is not expected to affect the income estimates.																

		<p>The reduction in wharfage rate for coal is Rs.7/- (Rs.33 – Rs.26) and fertiliser is Rs.1.50 (Rs.29 – 27.50). Accordingly, the total reduction will be to the tune of Rs.2.38 crores for all the three years under consideration.</p> <p>There is no change in wharfage rate in respect of other items of cargo projected during the years 2007-08 to 2009-10, hence the impact is not shown.</p>
	(ii). In the revised proposed Scale of Rates, VSPL has introduced wharfage rate for chemicals, crude oil, POL and RBD, palm oil, etc. under SI. No. 12, 13 and 14. The basis of arriving at the proposed wharfage rate for these cargo items may be explained.	<p>It has not handled the said cargo items so far. Based on the enquiries made by the trade, the VSPL proposes to handle these cargo items in future. The wharfage rates have been proposed based on existing SOR of VPT/other ports. After gaining experience in handling these cargo items, it shall modify the wharfage rate.</p>
	(iii). Advalorem rate proposed for machinery at SI.No.20 should be done away with in view of clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. The wharfage rate for each cargo may be proposed based on the weight and volume of cargo with reference to the cost of handling instead of proposing advalorem rate.	<p>The suggestion of TAMP is to do away with the advalorem rates in about 5 years time. In this direction, deliberations with concerned will be commenced.</p> <p>The reason for fixing wharfage based on advalorem is keeping in view the high value of cargo under this category. More over, these items being import cargo, VSPL assumes the responsibility of security and safety of the cargo by keeping the same in safe custody till it is cleared. In view of the high risk involved in handling this cargo, it is proposed to continue the practice of charging the same based on advalorem rate. In any case, the volumes of these cargo items is insignificant during the earlier years</p>
	(iv). Explain the reasons and basis for proposing two sets of wharfage rates for unenumerated goods based on the FOB/CIF value of cargo as against the existing single rate.	<p>The reason for proposing two sets of wharfage rates for unenumerated goods is that low value cargo items like, river sand etc., will be affected by charging more wharfage. Keeping this in view, it is proposed to incorporate two sets of wharfage rates for unenumerated goods in line with VPT SOR.</p>
6.	<b>Schedule 3.5: Demurrage charges</b>	
	<p>(i). Incorporate the following conditionality in the proposed SOR flowing from the principle stipulated in clause 2.15. of the guidelines:</p> <p><i>"Demurrage charge on cargo shall not accrue for the period when the VSL is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to VSL."</i></p>	<p>The suggestion of TAMP is accepted and the condition is incorporated in the revised SOR.</p>
	<p>(ii). Also incorporate the following conditionality in the proposed SOR as per clause 4.6. of the tariff guidelines:</p> <p><i>"If operational area is leased on rental to users, demurrage on cargo stored therein shall not be levied again."</i></p>	<p>Plot rentals are chargeable beyond the allowable free time for and such subject periods alone as agreed between VSPL and the users. If the plot is not vacated after the agreed period of lease only demurrage is charged then. Lease rentals are not charged for such period when demurrage is charged.</p> <p>The logic behind the suggestion of TAMP is accepted. For the sake of abundant clarity, the following clause is proposed to be added.</p> <p><i>"Plot rentals are chargeable beyond the allowable free time of 3 days for import cargo and 20 days for</i></p>

		export cargo. The storage period beyond free time is specifically agreed to between VSPL and the Users. If the plot is not vacated after the agreed specific period, demurrage is charged".
	<p>(iii). (a). The proposed note will lead to inconsistency in application of tariff to different users since the agreed storage period between VSPL and the users will vary from case to case. Instead it may be more appropriate to prescribe storage charge on graded basis for longer duration of stay of cargo in the terminal.</p> <p>(b). In the light of the above observation and suggestion made in the subsequent query, the proposed note may be deleted and clause 4.6. of the revised tariff guidelines may be incorporated as suggested earlier.</p>	<p>(a). Storage charge will be applicable only when area is leased on rental basis. Note is corrected to avoid inconsistency.</p> <p>(b). Accepted and the following note has been included: "If operational area is leased on rental to users, demurrage on cargo stored therein shall not be levied again".</p>
7.	<b>Schedule 3.6.: Storage charge</b>	
	Demurrage charge is for stay of cargo in the transit area. Whereas storage charge is for the area allotted for stacking cargo as a warehouse facility. In view of this distinction, explain the reasons for proposing to change the unit of levy of storage charge from the existing "per 100 sq. mtr." basis to "per tonne basis". Even users consulted on the revised proposal have raised objection on the proposed modification in the unit of levy. The VSPL may consider continuing with existing unit of levy. The rate may be arrived at on a graded basis taking into consideration the investment made by it for developing the stacking area, average storage time and other relevant factors.	The stock pile area of the terminal is about 55,000 sq mtrs. only. The sub-soil condition being very poor with recent incidents of subsidence, the storage capacity has been limited drastically. The VSPL cannot afford to keep the cargo more than 3 days in the transit area. Any further extension in storage period would result in berths becoming unproductive with no space for loading or unloading of cargo which in turn would further affect the throughput and revenue. The VPT is expected to allot additional land, away from the terminal shortly. Upon development, same can be treated as storage area. As explained above, the land allotted to it in contiguous to berths is very limited and needs to be evacuated immediately after discharge, to have better productivity. Therefore, the back up area is to be treated as "transit area". In order to discourage the trade from keeping their cargo for unduly longer period and as a measure to evacuate the cargo immediately, it is proposed to charge the unit on per ton basis for storage of cargo in this area instead of per 100 sq mtr rate per week as existing in the present SOR. It is to submit that the VSPL is not a warehousing facility and does not have vast land to lease out land on rental basis.
8.	<b>Schedule 3.9.: Stevedoring charges</b>	
	(i). List out the services provided against levy of stevedoring charges.	The stevedoring activity involves deployment of on board labour, deployment of gear supply, deployment of on board equipment like Poclains, Pay Loaders, illumination, infrastructure, supervision etc.,
	(ii). The basis of arriving at separate stevedoring charges for different commodities may be explained along with detailed computation with reference to the cost of providing such stevedoring services.	(a). The stevedoring charges for different commodities obviously will have to vary with complexity involved and effort required to load/unload the cargo. Further, the output that can be achieved also is dependent upon the physical characteristics of the respective cargo. The most important factor for bulk cargo being

	(iii). Justify the proposed increase of 8.7% in respect of pet coke, calcined pet coke, limestone, gypsum, 66% increase in iron ore, 15% in coking coal, 11% increase in feldspar and 33% increase in granite with reference to the increase in the cost of providing stevedoring services from the present cost level.	bulk density of the cargo, its moisture content, grain size, weight, the equipment required to be used in the holds of the vessel, the composition of the manual labour, etc.  (b). It is to submit once again, that it is not feasible at this stage to give individual cost break up cargo wise for stevedoring activity. The rates have been proposed and accepted by the trade. It is to be noted that, even after considering these rates proposed in the SOR, it is not getting the required Return on Capital Employed as allowed as per the TAMP guidelines. After gaining adequate experience, the VSPL shall modify the rates after taking in to consideration cost involved. Therefore, TAMP is requested to agree for the same.																																				
	(iv). Furnish a detailed computation of the proposed stevedoring charges of Rs.175 per tonne in respect of project cargo based on the cost of the services provided.	In case of break bulk cargo, the most important factors that would influence the output are dimensions of the cargo, its weight of individual sling load, stowage factor involved, extra safety measures required and the composition of the manual labour. Apart from these, the value of the cargo also determines the stevedoring rates. The principal applied here is that port operator can only charge such rates which the trade can bear.																																				
	(v). Justify the stevedoring charges newly proposed for cement clinker, RBD palm oil (for industrial application) including raw material for bio diesel, other liquid cargo, unenumerated goods/cargo with reference to the cost incurred for providing the services.	VSPL has not handled the said cargo in the past. Based on the enquiries made by the Trade, VSPL is expecting to handle these cargoes in future. After gaining experience in handling these cargoes, VSPL shall modify the rates after taking in to consideration the costs involved.																																				
9.	(i). Clause 6.8. of the tariff guidelines stipulates that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The VSPL has not indicated anything about the productivity levels to be maintained for various operations/services. In view of specific provision in the guidelines and as already mentioned in the initial tariff fixation Order, the VSPL is advised to propose the productivity parameters for offering stevedoring services, harbour mobile crane services, etc. based on the experience gained in the actual operations and propose suitable incentive scheme for better performance of terminal and disincentive scheme for performance below the benchmark levels.	<p>While the EQ8 and EQ9 berths are operational with conventional means since July 2004 and Sept 2005, the BMHS was commissioned only in March 2007. The TAMP guidelines of incentive / disincentive with regard to performance would be implemented in due course TAMP is requested to agree for inclusion of same in the next revision of SOR.</p> <p>However, the following norms are agreeable for Bulk Material Handling system for VSPL.</p> <table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Commodity</th><th>Method</th><th>Output norm (Tonnes Per Hour)</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.</td><td>Coking Coal</td><td>BMH</td><td>600</td></tr><tr><td>2.</td><td>Coking Coal</td><td>Conventional</td><td>500</td></tr><tr><td>3.</td><td>Steam Coal</td><td>Only conventional</td><td>500</td></tr><tr><td>4.</td><td>Gypsum</td><td>Only conventional</td><td>500</td></tr><tr><td>5.</td><td>Iron Ore</td><td>Only conventional</td><td>600</td></tr><tr><td>6.</td><td>Fertilizers</td><td>Only conventional</td><td>300</td></tr><tr><td>7.</td><td>BF slag</td><td>Only conventional</td><td>600</td></tr><tr><td>8.</td><td>Break Bulk with Vessel's Gear</td><td>Only conventional</td><td>100</td></tr></tbody></table> <p><b>Note:</b></p> <p>The above norm for the dry bulk cargo (No.1 to 4) are for cargo with moisture content of 9% maximum. Output would come down by 50 tons per hour for increase of every 1% of moisture thereof.</p>	No.	Commodity	Method	Output norm (Tonnes Per Hour)	1.	Coking Coal	BMH	600	2.	Coking Coal	Conventional	500	3.	Steam Coal	Only conventional	500	4.	Gypsum	Only conventional	500	5.	Iron Ore	Only conventional	600	6.	Fertilizers	Only conventional	300	7.	BF slag	Only conventional	600	8.	Break Bulk with Vessel's Gear	Only conventional	100
No.	Commodity	Method	Output norm (Tonnes Per Hour)																																			
1.	Coking Coal	BMH	600																																			
2.	Coking Coal	Conventional	500																																			
3.	Steam Coal	Only conventional	500																																			
4.	Gypsum	Only conventional	500																																			
5.	Iron Ore	Only conventional	600																																			
6.	Fertilizers	Only conventional	300																																			
7.	BF slag	Only conventional	600																																			
8.	Break Bulk with Vessel's Gear	Only conventional	100																																			

	<p>(ii). It is found that the output norms stated in the reply are almost same for most of the commodities as prescribed in pre-revised SOR of VPT in the year 2001 for levy of penal berth hire. Explain the basis of arriving at output norms for different commodities. Also, confirm whether the proposed output norms are arrived at based on consultation with the concerned users. If so, a copy of the consent letter of the users may be forwarded.</p>	<p>The output norms given earlier are based on experience gained during the last 2 years of operations. But as mentioned above, to prescribe better output norms in the SOR, it needs to gain some more experience in handling these cargo. Till such time, it is proposed to go ahead with the existing norms in SOR.</p>
	<p>(iii). The VSPL has not proposed any suitable incentive/ disincentive scheme based on the output norms indicated in the reply. The VSPL may, therefore, consider to devise a suitable incentive/disincentive scheme for stevedoring services based on experience gained in actual operations.</p>	<p>Suitable incentive / disincentive scheme based on the output norms shall be introduced as and when number of operating agencies increase, to invoke competition among them and after gaining adequate experience.</p>
10.	<b>Schedule 4.1. (104 tonne harbour mobile crane)</b>	
	<p>(i). (a). Furnish the basis of arriving at the proposed rate of Rs.64 per tonne for hire of harbour mobile crane along with a detailed computation.</p>	<p>(a). The VSPL had invested an amount of about Rs.29 crores for procuring 2 nos. harbour mobile cranes. Apart from initial capital outlay, recurring expenditure is also incurred for operation and maintenance of the equipment. The rate is arrived on overall cost basis approved by TAMP during the previous tariff proposal and the same rate is proposed to be continued for the three years also.</p> <p>(b). Each item and services rendered is not amenable to be priced on stand alone basis in view of the interdependency on the entire infrastructure created. The test, therefore should be the competition with the immediate neighborhood, compatibility of service, impact of higher productivity, acceptability of user, and expected return on investment. For the capital investment of about Rs.345 crores, the gross revenue as per proposed SOR tariff is assessed for the coming years which works out on an average at Rs.94 crores and after duly catering to associated costs, the ROC works out to an average of -6% as against 16% ROC allowed by TAMP.</p>
	<p>(ii). The VSPL has proposed to delete the existing note (4) under Schedule 3.6. Consequently, it proposes to levy commodity-wise stevedoring charges which is in the range of Rs.20 to 175/- per tonne in the revised proposed Scale of Rates in addition to Rs.64/- towards hire charge of mobile crane as against the prevailing composite rate of Rs.70 per tonne applicable if users avails all the stevedoring services along with hire of mobile crane. Apart from this, revenue of Rs.40 per tonne is estimated for offering services on-shore. Since the impact of the modifications proposed in the revised Scale of Rates will be significant, the</p>	<p>(a). In the initial tariff fixation proposal in 2005, only shore labour component of Rs.6/- per ton was provided under HMC Crane Hire charges. It had at that time missed out various inputs that go in to the working of a Mobile Harbour Crane.</p> <p>(b). In the revised proposal, it has proposed to delete the existing note 4 prescribing additional levy of Rs.6 per tonne for usage of all stevedoring services in addition to usage of harbour mobile crane on the grounds that it had missed the following inputs that go in to the working of a Mobile Harbour Crane while filing the initial proposal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1). Deployment of highly skilled operators (three in each shift per crane)</li> <li>(2). Manufacturer trained maintenance crew round the clock</li> </ol>



<p>VSPL is requested to furnish breakup of cost details commodity-wise for each tariff items i.e. hire charge of mobile crane, stevedoring services and on-shore operations to justify each of the proposed rates.</p>	<p>(3). On shore signal man for directing the movement of crane, discharge point, hooking and-unhooking,</p> <p>(4). On board Tindals and signal men as well as labour.</p> <p>(5). Equipment such as pay loaders and procalines in the holds for aggregating cargo to match the huge bite capacity of the grabs (25 tons)</p> <p>(6). Bob cats and slurry pumps for catering to cargo with high level of water.</p> <p>(7). Round the clock surveyors' presence to ensure damage and contamination free operations.</p> <p>The rate of Rs.6/- is not even covering 25 % of above costs. Therefore this clause is deleted. Stevedoring charges are proposed to be collected separately for each cargo in addition to hire charges of the crane, if the users avail stevedoring services in addition to the usage of Mobile Harbour Crane. The above activities would be covered under stevedoring charges. The financials have also been updated accordingly.</p>								
<p>(iii). The impact of the increase at the proposed tariff for users availing (i) stevedoring plus Harbour Mobile Crane (HMC) and (ii) stevedoring plus HMC and services on-shore may be indicated.</p>	<p>The impact on revenue due to proposed modification in tariff is given below:</p> <table><tr><td>Year</td><td>Amount</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>Rs.4.14 Cr</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>Rs.4.35 Cr</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>Rs.4.56 Cr.</td></tr></table>	Year	Amount	2007-08	Rs.4.14 Cr	2008-09	Rs.4.35 Cr	2009-10	Rs.4.56 Cr.
Year	Amount								
2007-08	Rs.4.14 Cr								
2008-09	Rs.4.35 Cr								
2009-10	Rs.4.56 Cr.								
<p>(v). The VSPL in their reply dated 8 November 2006 apart from other points has mentioned that most of the cargo receivers do not utilise these cranes. This seems to be contradictory to its submission elsewhere in the proposal where 80% of the cargo is assumed to be availing the services of harbour mobile cranes. When 80% of the cargo receivers are expected to avail the facility of harbour mobile crane as per its own submissions, please explain on what basis this equipment can be treated as special purpose crane / handling system.</p> <p>Are these cranes not discharging the cargo handling service as done by wharf cranes? Please justify how these cranes can be considered as special purpose cranes / handling system and not as wharf cranes.</p>	<p>(a). The Harbour mobile Cranes are mainly intended to form part of the Bulk Material Handling System for unloading bulk cargo from the ship into the Mobile Hoppers and also do not come under berth hire even as per TAMP guide lines 6.5.2, which clearly states that special purpose cranes / handling system shall not be treated as wharf cranes.</p> <p>(b). VSPL intends to provide mechanical cargo handling operations in its terminal; therefore, it had procured Harbour Mobile Cranes as integral part of Bulk Material Handling System instead of traditional rail mounted grab unloaders. Thus the HMCs' are special purpose cranes.</p> <p>(c). These Harbour Mobile cranes are not attached to wharf. As such they can not be treated on par with wharf cranes. It is to submit once again that the Harbour Mobile Cranes are movable in nature and can be operated any where in the terminal, and also these cranes are mainly intended to form part of Bulk Material Handling System. These cranes are to be reckoned as special purpose cranes/handling systems as per the revised guidelines of TAMP.</p> <p>(d). Out of about 80% of cargo handling expected to be undertaken by HMCs, 60% of the total handling is through Bulk Material handling System and about 20% is to utilize HMC. This will also come down if other vessels calling at the facility also use their gear, a case normally applicable for most of Handymax vessels. Therefore, every justification</p>								

		exists to reckon these HMCs as Special Purpose cranes/handling systems. Guidelines of TAMP also exclude special purpose cranes/handling systems from inclusion in composite berth hire. Therefore, it is not correct and justifiable to club the charges along with berth hire, which is applicable only in the case of wharf cranes.
11.	<b>Schedule 4.2.: Dust suppression system charges</b>	
	(i) Justify the proposed rate of Rs.1.50 per tonne towards dust suppression system charges with reference to the cost of providing this service by the VSPL. That, this rate is prescribed in the SOR of VPT cannot be the reason for proposing the rates in its SOR.	It is reiterated that the VSPL has invested an amount of Rs.2.46 crores towards dust suppression equipment, which is mandatory as per Andhra Pradesh Pollution Control Board. Apart from initial capital outlay, recurring expenditure like, regular maintenance of the system, water sprinkling charges, power, manual supervision, overheads etc are to be incurred. The rate is arrived on overall cost and also the same is as per VPT SOR.
	(ii) Explain the reasons for introducing the dust suppression charges for break bulk cargo. Also, explain the basis of arriving at the proposed rate of 0.50 paise per tonne towards dust suppression of break bulk cargo.	The cost sheet is attached to justify the proposed rate. It is to be noted that the average per ton cost of dust suppression charges is coming to Rs.1.77 whereas; VSPL proposes to charge Rs.1.50 per ton in line with rate prescribed in the Scale of Rates of VPT.  The reason for introducing the dust suppression charges for break bulk cargo @ 0.50 paise per ton is to fall in line with the VPT SOR.
	(iii) The cargo items which will be offered dust suppression services and are liable to pay the proposed charge may be explicitly specified in the proposed Scale of Rates	All dry bulk and break bulk cargoes will be offered water sprinkling services. Specifically cargoes like Fertilizers, Urea etc. do not require water sprinkling.
	(iv) Furnish reasons why this charge should not be merged with the wharfage rate of the relevant cargo.	Water Sprinkling System is introduced to suppress the dust as per the norms of Andhra Pradesh Pollution Control Board. This is a separate cost incurred to fulfil the statutory obligations of pollution norms. Hence, it needs to be charged separately and should not be merged with wharfage. Even the VPT has also not merged it with wharfage.
12.	<b>Schedule 4.3.: Weighment charges</b>	
	(i). Furnish a detailed computation of arriving at the proposed weighment charge of Rs.3 per tonne and Rs.5 per tonne in respect of 80 tonne and 120 tonne weighbridge respectively with reference to the investment, cost of operation, etc.	VSPL has invested an amount of Rs.17 lakhs and Rs.30 lakhs in procuring 80 Ton Electric Road Weigh Bridge and 120 Ton In motion Weigh Bridge. In addition to the above, manpower cost, maintenance cost and overheads etc. is to be incurred on regular basis. Therefore, the rates have been fixed accordingly on overall cost basis. In fact, the comparable rates in VPT are very much higher.
	(ii) The weighbridge charges prescribed in the Scale of Rates of VPT is Rs.11.50 to Rs.23.00 per truck / trailer as against Rs.3 per tonne and Rs.5 per tonne proposed by the VSPL. Hence, the statement made by the VSPL that the rates prescribed in the Scale of Rates of VPT for weighment charge is higher than the proposed rates is not correct.	Noted
	(iii) The VSPL has not furnished cost details to justify the proposed	Weighment service is provided as an optional service at the request and requirement of the

	<p>weighment charge and hence our query in this regard is reiterated.</p>	<p>customer, therefore it is not possible to predict the exact quantity availing this service so as to arrive actual costing. Therefore, on overall basis the charges are proposed. As explained above, even after considering these rates, VSPL is not getting the required ROCE.</p>
	<p>(iv). Weighment charge at most other major ports / private terminals is prescribed on 'per truck' / 'per trailer' basis and not on tonnage basis. In the light of this position prevailing at other major ports / private terminals justify the basis and reasons for proposing weighment charge on the basis of tonnage carried by truck / trailer. VSPL may consider to propose this tariff item on 'per truck' / 'per trailer basis'.</p>	<p>It is to bring to the notice of TAMP that certain ports are charging weighment charges based on per ton basis only instead of truck / trailer basis Therefore, VSPL would also like to propose weighment charges based on per ton.</p>
13.	<p><b>Schedule 4.4.: Material handling system for handling of bulk cargo</b></p>	
	<p>(i). Furnish a detailed computation of each element included in the composite rate of Rs.189 per tonne for handling of bulk cargo through mechanised handling system.</p>	<p>(a). The annualised cost of the facilities developed and the likely volumes of coal imports at EQ8 berth through the BMHS are considered in arriving at the per tonne rate of the BMHS. It has furnished detailed computation in this regard. The rate is fixed after taking into consideration the capital investment of Rs.254 crores and cost involved for operation, maintenance and general overheads. It has also explained the entire operations of handling cargo through BMHS.</p> <p>(b). This is the first time the operations are carried out through mechanised system using BMHS. The implications of costs and expenditure to be incurred would be better known only after certain period of time after handling reasonable vessels. While the break up costs for major components are indicated in the proposed SOR, it is not the intention to charge these components in isolation except HMC and Weigh Bridge charges.</p> <p>(c). The composite rate for undertaking all the activities under BMHS is proposed at Rs.180/- PMT.</p> <p>(d). Some of incentives for users are:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1). The BMH is designed for handling Gearless Panamax Vessels compared to Geared Vessels offering considerable freight benefit of minimum USD 4 per ton which is a huge advantage to the users. The freight advantage alone would compensate for full cost of the Bulk Material handling System for the users.</li> <li>(2). Apart from freight advantage, cargo losses are limited to 0.5% for dry bulk cargo.</li> <li>(3). Discharge rate with a combination of stacking line and Harbour Mobile Crane is at the rate of 700 tonnes per hour.</li> <li>(4). Mechanized cargo sampling collection facility for coking coal integrated with Bulk Material Handling System facilitate users</li> </ol>

		<p>to determine the quality of cargo on a random basis.</p> <p>(5). Reclaimer System integrated with Wagon Loader and Excavators achieve a load rate of 1 rake in 3 hours, which will enable users to gain 5% freight advantage.</p> <p>(6). Online belt weigh scales to load wagons to their full capacity thereby eliminating under-loading or over-loading.</p>
	(ii). If these services are proposed to be out sourced, please substantiate the proposed rates with documentary support in form of contracts given to contractors for providing these services.	As of now only operation and maintenance of BMH system is outsourced to a contractor. A copy of the contract is furnished.

6.2. As mentioned above the VSPL has furnished revised cost statements along with its reply. The revised cost statement shows average net deficit position of 89% for the years 2007-08 to 2009-10 as against the average net deficit of 90% estimated in its June 2007 proposal for those years.

7.1. The VPT was also requested to furnish additional information/clarification. The VPT has furnished its reply. A summary of queries raised by us and the reply furnished by the VPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of VPT
(i).	Furnish specific comment on the reasonableness of the traffic projections made by the VSPL. A rough indication of additional traffic likely to be handled by the VSPL on account of commissioning of bulk handling system from March 2007 onwards may also be indicated.	The realization of traffic projections by the private party depends on its ability to attract trade by offering efficient services at economic cost, ability to market its services, etc. The estimated traffic of iron ore, B.F. slag, fertilisers, gypsum/lime stone and others are reasonable. However, the traffic estimation of coal at 30 lakhs tonnes, 31.50 lakhs tonnes and 33 lakhs tonnes for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively are on the higher side. It is of the opinion that a maximum of 20 lakhs tonnes can be handled during this period keeping in mind the backup space available to VSPL.
(ii).	Comment on the reasonableness of average discharge rate and average ship size considered by the VSPL for estimation of berth hire income. The expected average discharge rate with commissioning of the Bulk Material Handling System may also be indicated.	The average discharge rate of 12000 tonnes per day for all bulk cargo vessels and 6000 tonnes for other break bulk cargo indicated is correct in respect of Handymax vessels. The VSPL is, presently, handling even Panamax vessels. In that case the discharge rate may increase upto 15000 to 18000 tonnes per day.
(iii).	(a). As per clause 3.9.(c). of the License Agreement, it is the obligation of the licensor to provide for maintenance dredging of entrance channel and alongside the draft upto 10.70 mtrs. draft. In this context, clarify how this item can be considered as item of cost in the tariff fixation of the VSPL in view of this specific provision in the LA.	<p>The maintenance dredging of entrance channel at 10.70 mtrs. depth is being carried out by VPT as provided in Clause No.3.9 (c)(i)(b). Hence the expenditure towards the same cannot be considered as item of cost in the tariff fixation of M/s. Vizag Seaport Private Ltd.</p> <p>As regards maintenance dredging alongside the berths EQ-8 &amp; EQ-9, in view of the</p>

		inconsistency between the clauses 3.9 (c)(i)(d)&(e), the maintenance dredging at 10.7 mtrs. along side the berths EQ-8 & 9 upto 50 mts., is not being carried out by VPT and the same is being carried out by VSPL itself. Hence, the expenditure towards the same can be considered as item cost in tariff fixation of M/s. Vizag Seaport Private Ltd.
	<p>(b). If the draft achieved is more than 10.70 mtrs., then clarify whether any vessels arriving at the berths of the VPT also derive benefit from increased draft.</p> <p>In case the vessels arriving at the berths of VPT are also expected to derive the benefit of increased draft on account of maintenance dredging cost incurred by the VSPL, then intimate the whether the VPT and the VSPL had any discussion regarding sharing of the maintenance dredging cost.</p>	<p>The License Agreement envisages carrying out maintenance dredging upto 10.7 mtrs. dredged depth with a provision for future dredging upto 12.5 mtrs. The Licensee has made a request to Visakhapatnam Port Trust to allow them to take up the deepening and widening of entrance channel, Inner Harbour Turning Circle and water ways leading to EQ-8 &amp; EQ-9 berths upto 13.5 mtrs. dredged depth at their own risk and cost to facilitate bringing Panamax vessels to their berths. With the approval of Government, an MOU was entered into between M/s.VSPL and VPT which is separate and distinct and has no relation to other matters / agreements existing between VPT and M/s.VSPL. According to the MOU entered into with the VSL, the deepening under capital dredging for accommodating the increased draft vessels shall be carried out by M/s.VSPL at their cost, risk and responsibility and VSPL shall not consider this investment as an expenditure under the license agreement and shall not claim any compensation and incremental tariff on this account. Maintenance dredging will thereafter be done by VPT except alongside the berths EQ-8 &amp; EQ-9.</p>
	(c). Indicate the reasonableness of the estimated dredging considered by VSPL. Since VPT also engages dredging contractors, the dredging cost / cubic mtr. incurred by VPT may be furnished.	The dredging cost per cubic mtr. work carried out at VPT is around Rs.146.51 per cubic metre.
(iv).	Confirm that the estimation of lease rentals payable by the VSPL are in line with the lease rent prescribed in the SOR of the VPT and also in accordance with the terms of the LA. Furnish the exact lease rentals applicable to the land leased to the VSL.	Actual lease-rentals works out to Rs.58.41 lakhs for 2006-07 (as per section 6 (2) of VPT SOR) and onwards till 2009-10.
(v).	Appendix 14 of the LA, envisages an investment of Rs.145 crores in the first two years (i.e., 2004-05 and 2005-06), Rs.30 crores additional investment in the third year, i.e. 2006-07 and another Rs.30 crores from 4 <sup>th</sup> to 6 <sup>th</sup> year (i.e., 2007-08 to 2009-10). As against this, the VSPL has reported gross block of Rs.224.2 crores at the end of the year 2005-06 and additional investment of Rs.112.79 crores is estimated in 2006-07 and Rs.5.07 crores in 2007-08 is estimated.	The year-wise investment plan furnished by the licensee at Appendix-14 of the license agreement is only a tentative and preliminary year-wise investment planned by them and shall broadly abide by the year wise investment plan as per Clause 3.9(a)(i)(g) of the license agreement. The licensee indicated therein that, depending upon the type and volumes of cargo to be handled additional investment would be made. The investment of Rs.214.20 crores

	Investment made by the VSPL upto the year 2006-07 and additions proposed to the gross block in the years 2007-08 do not seem to be in accordance with the terms of License Agreement entered into between the VSL and VPT. Comment.	upto 2005-06 is broadly adhering to the investment plan planned by the licensee. The additional investment Rs.212.79 crores, during 2006-07 estimated by the licensee seem to be on higher side in view of the reason that the cost towards capital dredging for deepening is included in the estimates, which should not be considered as an item of cost for tariff fixation by VSPL as per MOU entered into between VPT and VSPL.
(vi).	Indicate the existing assessed capacity of the two berths handled by the VSPL taking into consideration the investments made by operator and the equipment deployed for the operations. Also, indicate the assessed capacity of the operator for the years 2006-07 to 2009-10 taking into consideration the additional investment proposed during the years 2006-07 and 2007-08 for construction of bulk material handling system.	The combined capacity of two berths based on the facility available and backup space, is assessed at 5 million tones per annum as per VPT's calculations
(vii).	(a). Confirm that the estimation of revenue share payment are in accordance with the terms of the LA.	The revenue share payment estimates were made considering that the Royalty is payable on wharfage and berth hire only. VPT's contention is that the Royalty shall be payable on handling charges also since the handling charges from 104 MT Harbour Mobile Cranes shall be included in the berth hire charges and charges for bulk material handling system are to be included in wharfage as a composite charge. Therefore the royalty payments to be made are Rs.14.19 crores, Rs.14.90 crores and Rs.15.64 crores for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively.
	(b). Clause 5.1 of the License Agreement stipulates that the licensee shall pay the licensor royalty equivalent to 17.111% of the gross revenue earned by the licensee from the operation of the project facilities. The term gross revenue has not been specifically defined in the License Agreement. In general terms, gross revenue means the total revenue earned. In view of this position, clarify on what basis gross revenue is considered as revenue earned from berth hire and wharfage charge for the computation of the revenue share when the VSPL generates revenue from various other tariff items prescribed in its SOR. Also, clarify whether this arrangement of computing the gross revenue has specific approval of the Government.	<p>The original bid document was issued in January, 1999. Subsequently, the bid document was revised based on the model bid document issued by IDFC and communicated by Ministry vide letter dated 28.3.2000.</p> <p>The gross revenue has not been specifically defined in the License Agreement signed in the year 2000 but in the original bid document issued in January, 1999, it was stated that the bidder shall quote royalty as a rate per tonne of cargo and also as a percentage of gross annual turnover at the terminal / berth.</p> <p>The gross annual Turnover is sum of berth hire and wharfage charges collected by the licensee from the users of the berth for the ships / cargo handled at the berth subject, however, to the condition that royalty is payable for the minimum guaranteed throughput at the berth irrespective of whether the same is achieved or not.</p>

	<p>On receipt of revised bid document, a reference was made by the bidder to confirm the definition of gross revenue as the sum total of berth hire and cargo wharfage as indicated in the original bid document (January, 1999) and it was confirmed by the VPT gross revenue earned at the terminal is deemed to include berth hire charges and cargo wharfage.</p> <p>In VPT Scale of Rates the berth hire charges includes crane hire charges and wharfage includes charges for mechanical handling facility. The VPT Scale of Rates was provided along with the bid document as a guideline. Thus the bidders were aware of the same at the time of bidding and VSPL cannot take the plea that crane hire charges should not be included in berth hire charges. The lease agreement between VPT and VSL which includes the clarification of VPT regarding gross revenue has the approval of the Government.</p>
(c). The tariff guidelines allows the royalty/revenue share payable by the private operator to the landlord port in those BOT cases where the bidding process was finalised before 29 July 2003 as a cost for tariff fixation subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. In this regard, the revenue share quoted by the next highest bidder may be furnished along with an extract of the relevant document. Also, indicate the exact date when the bidding process was finalised in this case.	A copy of the price proposal submitted by the next highest bidder M/s. South India Corporation Limited is furnished which shows that the royalty quoted is 12.811% of the gross revenue.

7.2. In addition to the above, the following are the remarks of VPT on the proposed SOR of M/s. VSPL submitted to TAMP for approval and notification:

- (i) It is observed that M/s. VSPL intends to levy charges incidental to cargo handling separately, duly delinking with Wharfage charges probably to take advantage that charges other than Wharfage are not being considered for royalty payment. As per Directing Group's recommendation simplification and rationalisation of Port procedures (para 3.3.14), the following charges are to be merged with Wharfage viz.
  - (a). Delivery charges (b). Loading / unloading charges (c). Re-stacking charges (d). Removable charges (e). Weighment and measurement charges. Hence the charges proposed against item D (d) under Material Handling system for handling of bulk cargoes are required to be merged in the Wharfage. In the event that if such facility are not being used by any cargoes, a rebate may have to be prescribed.
- (ii) In the Scale of Rates of VPT, the wharfage for iron ore through mechanical system includes tipping & stacking, railway wharfage and handling charges, etc. For manual handling, a separate wharfage has been prescribed. The same principle should apply as otherwise in VSPL case else it will be deprived of getting royalty on such separate levies.

- (iii). The rate for deployment of 104 tonne Harbour Mobile crane @ Rs.64/- per tonne or part thereof subject to minimum of Rs.3,20,000/- is to be included in the berth hire charges as already submitted earlier.
- (iv). Three-tier slab rates of berth hire is to be fixed similar to the pattern suggested by TAMP to VPT.

8.1. The VSPL has subsequently at our request updated the cost position for the 2007-08 with actual. Consequently, it has modified the estimates for 2008-09 and 2009-10 and has also furnished estimates for the year 2010-11.

8.2. The cost position as per the revised cost statements filed by the VSPL reflects a total deficit of Rs.14402.53 lakhs for the years 2008-09 to 2010-11. This works out to average deficit of 98% on the income estimated for the three years.

8.3. The VSPL has stated that it is incurring huge losses due to non-revision of the Scale of Rates. It has reported net loss of Rs.11.28 crores in 2005-06, Rs.7.03 crores in 2006-07, Rs.12.44 crores in 2006-07 and Rs.16.99 crores in 2007-08. The VSPL has informed that it has adopted the proposed Scale of Rates since the same is for a downward revision compared to the existing Scale of Rates to ensure parity with the VPT and as requested by the trade. It has further submitted that even at the proposed Scale of Rates it does not earn 16% of ROCE.

9.1. A joint hearing in this case was held on 19 December 2008 at the VPT premises. The VSPL made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VSPL, VPT and the concerned users/ user associations have made their submissions.

9.2. At the joint hearing, the VSPL was advised to furnish the actual physical and financial performance for the period from April - December 2008 with updated estimates for the future period.

9.3. As decided in the joint hearing, the VSPL has vide letter dated 29 January 2009 furnished the updated cost statements based on actual physical and financial performance from April to December 2008. Consequently the VSPL has revised the estimates for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11. A summary of the cost position reflected by the cost statement is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)		
		Cost position as per its revised proposal dated 29 January 2009		
		2008-09 (Estimates)	2009-10 (Estimates)	2010-11 (Estimates)
1.	Estimated traffic in million metric tones (MMT)	4.45 MMT	4.94 MMT	5.19 MMT
2.	Operating income	4673.62	5201.90	5461.99
3.	Total cost including depreciation.	5305.50	5383.14	5211.65
4.	FMI minus FME	2.00	2.00	2.00
5.	Surplus/Deficit (2-3+4)	(629.89)	(179.24)	252.34
6.	Capital Employed	24765.74	28472.79	27044.28
7.	16% ROCE	3962.52	4555.65	4327.08
8.	Net deficit (5+7)	(4592.41)	(4734.89)	(4074.75)
9.	Net deficit as % of operating income	(-)98%	(-)91%	(-)75%
10.	Average net deficit	88%		

It has reported that the total accumulated loss for the period upto 31 December 2008 has mounted to Rs.50.61 crores

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.



11. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The initial tariff proposal was filed in name of Vizag Seaport Limited. The instant proposal for review of the Scale of Rates is filed in the name of Vizag Seaport Private Limited (VSPL). In support, a copy of Certificate dated 24 March 2004 about the change in name of the Company issued by the Registrar of Companies has been furnished. Even the Memorandum of Understanding signed between the Visakhapatnam Port Trust in the year 2006 for dredging work is in the name of the new Company i.e. Vizag Seaport Private Limited. This Authority proceeds to prescribe the revised Scale of Rates for the renamed company as requested by the VSPL.
- (ii). The proposal filed by VSPL in June 2007 was based on estimates for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. Subsequently, on our advice, the cost statements were updated with actuals for the years 2007-08 and 2008-09 (upto December). Consequently the estimates for the years 2009-10 and 2010-11 are also modified based on the previous years actual.

The proposal filed by the VSPL dated 30 June 2007 and subsequent submissions made by the VSPL along with the revised cost statement filed by it on 29 January 2009 are considered in this analysis.

- (iii). The actual traffic handled for the financial years 2004-05 (eight months), 2005-06 and 2006-07 are reported at 0.83 Million Metric Tonnes (MMT), 1.59 MMT and 2.37 MMT as against the estimated traffic of 1.06 MMT, 4.20 MMT and 5.24 MMT based on which the initial tariff was fixed. One of major reasons attributed by VSPL to the reduction in traffic is lower utilisation of cargo handling facilities at EQ-8 when Bulk Material Handling System (BMHS) was being installed at that berth. Bulk Material Handling System (BMHS) is reported to have been commissioned in January 2007.

The actual traffic handled by the VSPL for the financial year 2007-08 is 3.88 MMT and for the year 2008-09 upto December it is reported at 3.76 MMT. The VSPL has, subsequently, updated the traffic projections to 4.45 MMT, 4.942 MMT and 5.189 MMT for the years 2008-09 to 2010-11 in the revised cost statement filed on 29 January 2009 based on the actual traffic handled during the first nine months of the year 2008-09. The revised traffic projections of coking coal included in the total projection is also revised to 2.60 MMT, 3.0 MMT and 3.15 MMT respectively for the corresponding period. The overall growth in the volume assumed by the VSPL is 11% for the year 2009-10 and 5% for the year 2010-11 over the estimates of the respective previous years.

The revised traffic estimates furnished by VSPL is relied upon for the purpose of this analysis. At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the Terminal Operator due to wrong estimation, the additional surplus earned will be accounted for in the tariff to be fixed then as per the tariff guidelines.

It may be relevant to mention here that this Authority had in a case of a private container terminal, evolved an improved approach to recognise volume efficiency achieved by the operator. In this approach, the tariff was fixed based on the volumes equivalent to the standard capacity of the terminal. The level of standard capacity was determined by applying the formula and relevant parameters provided in the upfront tariff guidelines of 2008. Though the tariff determination was made with reference to standard capacity, the revenue contribution from additional volume was recognised to reduce the quantum of pass through of royalty which otherwise would have been admitted. Thus it was a win-win situation for both operator and users as the approach recognised the volume efficiency of

an operator and at the same time reduced the burden of royalty as pass through to be borne by users.

In the case of the VSPL, the standard capacity cannot be computed following the formula contained in the 2008 tariff guidelines due to significant variation in the actual position with reference to the parameters relevant to assess the standard capacity. The capacity of the terminal assessed by the VSPL is 6.7 MMT. As against this, the traffic handled /estimated by the VSPL as stated above is far below the capacity assessed by the operator itself. Standard capacity based approach cannot, therefore, be adopted at this juncture. Therefore, this case is analysed based on the cost plus approach prescribed in the Tariff Guidelines of 2005.

(iv). (a). The income has been estimated by the VSPL at the tariff level prescribed in the existing Scale of Rates for the revised throughput projected for the years 2008-09 to 2010-11 subject to the analysis contained in the subsequent paragraphs.

(b). It is noticed that that the VSPL has provided certain services and levied tariff therefor which are not approved in its Scale of Rates. As per the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963, any services listed in Section 48 of the Major Port Trusts Act provided by the major port trusts or the private terminals operating therein has to be levied in terms of the notified Scale of Rates. The arrangement under which the VSPL has collected the tariff for the Bulk Material Handling System, shore operations, wharfage rate for gypsum, without obtaining specific approval of this Authority is not clear. The income details furnished by the VSPL for the first nine months show that the operator has also collected the tariff towards the new tariff item proposed for weighment of cargo. The VSPL is strongly advised to refrain from levy of such tariff items which are not approved in its Scale of Rates. The relevant income accrued to VSPL is considered in this analysis, since income from these tariff items are included in the actual income reported for the year 2008-09 upto December and the services are proposed to be offered in the future period also.

(i). The charges for Bulk Mechanised Cargo Handling System (BMHS) at berth No.8 is reportedly being collected based on mutual agreement with the concerned users.

The actual income from the cargo handling activity reported by the VSPL for the year 2008-09 upto December is Rs.45.56 crores which includes the income from the BMHS service as well. The income estimates furnished by the VSPL for the subsequent years 2009-10 and 2010-11 based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates does not, however, include income from BMHS. Since the VSPL is already providing this service to the users and will continue to do so in future, the estimates should include income from this tariff item. It will be a serious mismatch if only the investment is recognised without accounting for the revenue generated by the asset created. The income estimation made by the VSPL is, therefore, updated by including the income from the BMHS, calculated at the proposed rate for the traffic estimated to be handled.

(ii). The existing Scale of Rates of the VSPL does not prescribe separate wharfage rate for the Gypsum. Since there is no separate rate prescribed for gypsum in the existing Scale of Rates of VSPL or that of VPT, the wharfage rate of Rs.40/- per tonne for unenumerated goods prescribed in Scale of Rates of VPT is being

reportedly levied by the VSPL with the consent of the customers. The past action of the VSPL in applying the rate from the Scale of Rates of the VPT is not correct. The rates prescribed in the Scale of Rates of the VPT are applicable for the VPT and cannot be adopted by the VSPL on its own. Where there is no tariff prescribed for a particular service / item in the existing Scale of Rates, then the major ports / operator should submit a suitable proposal seeking approval of the rates in terms of clause 2.17.1 to 2.17.4 of the tariff guidelines.

Nevertheless, recognising that the actual income for the past period includes wharfage income from gypsum reportedly collected at Rs.40 per tonne, the income estimation made by the VSPL for the years 2009-10 and 2010-11 at Rs.40/- per tonne as presently collected by the VSPL is considered.

- (iii). The VSPL has reported that shore operations are offered by outsourcing based on the demand from customers. It is relevant to mention that the existing Scale of Rates as well the proposed Scale of Rates do not prescribe any specific tariff for shore operations.

The services relating to shore operations are covered under the services listed under section 42 of the Major Port Trusts Act and hence, the legal position is that the tariff for this service is to be regulated by this Authority irrespective of whether the VSPL themselves offer this service or outsource them.

The VSPL has argued that the shore operations in major ports are normally taken care by the importer / exporter through the stevedoring agents. The customers have the option and liberty to make their own arrangement for shore operations at such rates they feel optimal or avail the services through the outsourcing party of the VSPL. The VSPL is only acting as a facilitator and hence it does not contemplate a separate rate for shore operations in the Scale of Rates.

It is noteworthy that shore operations is one of the services listed under Section 42 of the Major Port Trusts Act, and the rate therefor is to be approved by this Authority. Clause 3.9(a)(i)(k) of the License Agreement clearly mandates the VSPL to perform undertake or provide the activities which the licensor is authorized to perform, undertake or provide as stipulated in Section 42 of the Major Port Trusts Act within the licensed premises. Provision of these services within the licensed premises by a third party permitted by VSPL will not alter the statutory requirement of obtaining the approval of the rates by this Authority. That being so, the tariff for this services is incorporated in the Scale of Rates approved by this Authority. The income estimated by the VSPL includes income from this service for the years 2009-10 to 2010-11 at Rs.40 per tonne is considered in the cost statement. While estimating the income from shore operations, the VSPL appears to have omitted to include estimated income at the existing rate for some of the commodities which are likely to avail this service as is evident from inclusion of such income in the proposed scenario. The income estimated by the VSPL in this regard is considered in our analysis.

- (c). The berth hire income estimated by the VSPL for the full year 2008-09 is found to be lower than the income from berth hire reported for the nine

months period upto December 2008. This inconsistency is corrected in our calculation. For the year 2008-09, the actual berth hire income reported upto December 2008 with the estimates for the three months arrived based on the traffic expected to be handled for the balance three months is considered.

The income from berth hire is estimated by VSPL applying exchange rate of US\$1= Rs.41.00 for the years 2009-10 and 2010-11. The prevailing rate of exchange is 1US \$=Rs.51.66.

The income estimated from berth hire charge subject to above change is considered in this analysis presuming that the discharge / loading rates envisaged in the proposal will be achieved by the VSPL.

- (d). The actual income from storage charge and miscellaneous services for the years 2006-07 and 2007-08 is reported to be Rs.10.82 crores and Rs.10.06 crores respectively. The income estimation, for the subsequent years 2008-09 is scaled down to Rs.2.63 crores. The VSPL has clarified that a short term storage arrangement agreed with one of its users for the years 2006-07 and 2007-08 has ended in September 2007 which is the reason for reduction in the income from the years 2008-09 onwards. The income from storage and demurrage charge excluding the income from short term contract is reported in the Annual Accounts at Rs.1.016 crores during the year 2006-07 and Rs.1.03 crores for the year 2007-08. The income estimated by the VSPL from storage and demurrage charge for the years 2008-09 to 2010-11 is comparable with the income earned from this service in the past period and hence the income estimates made by the VSPL are relied upon and considered in the analysis.
- (e). Subject to the above changes, the operating income as estimated by the VSPL are considered for the purpose of this analysis. At the time of next review, if it is found that the actual income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be set off against the future tariff revision as per the tariff guidelines.
- (v). (a). The estimate of operating and direct labour cost for the year 2008-09 to 2010-11 is reportedly done on the basis of agreement entered by the VSPL with the contractors for the services outsourced. The VSPL has furnished revised work orders issued to contractors in October 2008 to support its estimates.

The operating and direct labour cost reported for the year 2008-09 upto December is Rs.114.42 lakhs. The VSPL has estimated this expense at Rs.166.90 lakhs for full year 2008-09 applying the revised contract rate for the full year of 2008-09. The estimate for the year 2008-09 is considered at actuals upto December 2008 and for the balance three months, the cost is estimated on the revised rate of outsourcing for the differential traffic estimated to be handled during the period January to March 2009.

For the years 2009-10 and 2011, the VSPL has not considered any annual escalation in this cost element. The unit rate adopted for estimating the operating and direct labour cost is found to be well within the contractual agreement entered by the VSPL for offering the service. The operating and direct labour cost estimated by the VSPL for the years 2009-10 and 2010-11 are considered without any modification.

- (b). The estimate of maintenance labour cost for the years 2009-10 and 2010-11 has been made by the VSPL with an escalation of 5.4% over the estimates of the respective previous year. Annual escalation of 4.6% is adopted for dealing with the tariff revision proposals considered during the

year 2008-09. The estimate for the years 2009-10 and 2010-11 is therefore modified applying the annual escalation factor of 4.6% over the actuals / estimate of respective previous years.

- (vi). The estimate of equipment running cost include power, fuel and repairs and maintenance cost as discussed hereunder:

- (a). Power cost is estimated based on the estimated consumption of 1.07 units per tonne for the years 2008-09 to 2010-11. Based on the actual power cost for the years 2007-08 and 2008-09 upto December 2008, the average power consumption works out to 0.93 unit per tonne for coal traffic which is handled through BHMS. The estimate for the year 2008-09 is, therefore, modified with reference to the average actual consumption obtained for the years 2007-08 and 2008-09 (upto December). The estimation of power cost for years 2009-10 and 2010-11 is also modified accordingly.

The escalation in the unit rate of power cost for the years 2009-10 and 2010-11 is allowed at the admissible level of 4.6% instead of 5.4% considered by the VSPL. The coal traffic considered for estimating the power cost for the years 2009-10 and 2010-11 is not as per the revised traffic estimation furnished by VSPL which is corrected.

- (b). For estimating the fuel cost, VSPL has assumed that 80% of total cargo traffic other than coal and 100% of the coal traffic will avail the services of Harbour Mobile Cranes. The estimated fuel cost for the year 2008-09 is not in line with the traffic profile assumed by it which will avail the services of HMC. Based on the actuals reported for the year 2008-09 upto December 2008 and taking into consideration the assumption made by the VSPL about cargo profile expected to avail the services of HMC, the fuel cost per tonne works out to Rs.3.33 per tonne. The fuel cost for the year 2008-09 is, therefore, considered @ Rs.3.33 per tonne based on the actual position reported for the nine months period.

The estimation of fuel cost for the subsequent years 2009-10 and 2010-11 is made by applying 4.6% escalation over the estimates of the previous year in line with the approach followed for estimating other cost items.

- (c). The actual repairs and maintenance cost reported for the year 2007-08 is Rs.208.84 lakhs and for the nine months of the operation in 2008-09 upto December, it is reported at Rs.202.00 lakhs. This works out to around 0.75% to 0.95% of the total gross block of assets. The actual repairs and maintenance cost reported for the past period is found well within the norm prescribed for estimating the repairs and maintenance cost under upfront tariff fixation model for a multipurpose cargo berth.

As against the actual position, the repairs and maintenance cost for the future period is estimated by VSPL at 1% on the net block of civil works and 2% on the net block of plant and machinery cost. The repairs and maintenance cost estimated by the VSPL for the full year 2008-09 is Rs.328.22 and Rs.312.54 lakhs in 2009-10. The steep hike in the estimate for 2008-09 and 2009-10 is attributed to the expiry of equipment warranty of HMC, increase in the possible break down and expensive spares for the machines. This general statement is not supported by any documentary evidence or cost analysis. The repairs and maintenance cost estimated by the VSPL for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11 is not justified with reference to the actual repairs and maintenance cost reported for the year 2007-08 and also with reference to the nine months actuals reported for the year 2008-09. The estimate of repairs and maintenance cost for the years 2008-09 is, therefore, considered by

extrapolating the actual reported for the year 2008-09 upto December for the full year.

Repairs and maintenance for the subsequent period 2009-10 and 2010-11 is estimated applying annual escalation of 4.6% over the estimates of previous year 2008-09 in line with the approach followed in case of other private terminals like the Visakha Container Terminal Limited, TM International Logistics Limited, etc.,

The VSPL has not estimated any addition to the gross block of the assets during the years 2009-10 and 2010-11 except Rs.49.95 crores towards capital dredging which is not recognised for the reasons explained in the subsequent analysis.

Repairs and maintenance @ 0.95% based on the position obtained at the VSPL is, however, allowed on addition of Rs.136.65 lakhs estimated to the gross block in the year 2008-09 on the presumption that repairs and maintenance cost on this new addition would not have been captured in the actual repairs and maintenance reported upto December 2008.

(vii). (a). The VSPL has reported maintenance dredging expenditure for the years 2005-06 to 2007-08 and also estimated expenditure on this item for the years 2008-09 to 2010-11. The VSPL has clarified that expenditure incurred during the past period is for the purpose of periodical hydrographic survey charges debited by VPT and not for the maintenance dredging cost. It has also furnished copies of bills raised by the VPT in this regard to support its position. The actual survey expenses reported in the Annual Accounts and shown by the VSPL in the nomenclature of maintenance and dredging has been considered in the analysis of past period 2004-05 to 2008-09.

(b). A plain reading of the License Agreement shows that maintenance dredging, if any, required to be done shall be undertaken by the VPT subject to reimbursement of the expenditure by the VSPL. The VPT has clarified that the maintenance dredging at 10.7 mtrs. along side the berths EQ-8 and 9 upto 50 mtrs., is not being carried out by VPT and the same is being carried out by VSPL itself. The VPT has stated that the expenditure towards maintenance dredging along side the berth no.EQ8 and EQ9 can be considered as item cost in tariff fixation of Vizag Seaport Private Limited. The VSPL has confirmed that the estimation for maintenance dredging cost is only made for dredging alongside the berths of EQ 8 and EQ 9. In view of the provision stipulated in the LA and based on the clarification furnished by both the Licensor and the VSPL, the estimate of maintenance dredging cost is considered for the future period 2009-10 and 2010-11.

As regards the quantum of dredging for estimation of this expense for the future period, in the absence of any pointed objection from the VPT and also relying on the clarification furnished by the VSPL, the estimates furnished by the VSPL is accepted. The unit rate of Rs.150/- per cubic metre adopted by the VSPL in the year 2008-09 is supported by documentary evidence furnished in form of contract entered by it with the dredging company in the year 2006 after applying suitable annual escalation. The unit rate of dredging is comparable with the unit rate of Rs.146.51 per cubic metre indicated by the VPT for the dredging work carried out by the port in the year 2007-08. The unit rate of dredging cost is allowed subject to applying annual escalation of 4.6% for each of the years 2009-10 and 2010-11 as against 5.4% considered by the VSPL.

- (viii). (a). In the initial tariff fixation Order of VSPL, revenue share was not admitted as an item of cost element for tariff computation in line with the principle then followed. For arriving at return on investment, the estimated cost of debt plus 20% return on equity share holder's funds deployed in the business linked to capacity utilisation was allowed during the initial tariff fixation.
- (b). Since the initial tariff Order of VSPL became effective from 15 April 2005 i.e. after the implementation of tariff guidelines of 2005, it is necessary to assess the performance of VSPL from the year 2005-06 onwards based on the revised tariff guidelines of 2005.
- (ix). The License Agreement was signed by the VSPL with the VPT in November 2001. While implementing the revised tariff guidelines for allowing partial royalty as pass through in all the qualifying private terminals, the loss for this purpose was taken to be the revenue deficit after considering admissible cost elements and permissible return in the cost plus regime which recognises the actual traffic volumes. If the royalty to the maximum extent quoted by the second bidder is not allowed, as per the revised tariff guidelines, it will result in reduction in the return on capital employed and to that extent there will be a 'loss'. Therefore, the maximum permissible level of revenue share as stipulated in clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines is allowed as pass through for the years 2005-06 to 2010-11.
- (x). (a). The License Agreement stipulates that the licensee shall pay the licensor revenue share equivalent to 17.111% of the gross revenue earned by the licensee from the operation of the project facilities. The term gross revenue has not been specifically defined in the License Agreement signed in the year 2001. Both the VPT and the VSPL have confirmed that as per revised bid document, the definition of gross revenue is deemed to include only berth hire charges and cargo wharfage. The VPT has informed that the revenue share quoted by the next highest bidder is 12.811% of the gross revenue. This means 74.86997% of the revenue share paid / payable by VSPL can be admitted as pass through subject to the provisions of the tariff guidelines.
- (b). Though the VSPL has computed the revenue share to the extent of second quote on the berth hire and the wharfage income, in the consolidated cost statement it has shown full revenue share as pass through. This is not in line with the tariff guidelines.
- The revenue share is admitted on the wharfage income and the modified berth hire income to the extent quoted by the second bidder reported at 12.811% for the years 2009-10 and 2010-11 as per the tariff guidelines. The impact of increase in the revenue share payment due to increase allowed in the berth hire tariff and wharfage is also considered in the financial model in our analysis to the extent admissible as per the tariff guidelines.
- For the past period, 74.86997% of the actual revenue share paid by the VSPL to the VPT is considered as expenditure from the year 2005-06 for the purpose of performance review.
- (xi). The VSPL has estimated the lease rent at Rs.58.41 lakhs for total area 121700 sq. metres are of land allotted to it by the VPT @ Rs.90.55 per sq. metre for 53 weeks. The VPT has also independently estimated the lease rent for the land allotted by it to the VSPL which tallies with the estimates furnished by the VSPL. Both VPT and VSPL have confirmed that the computation of lease rent is as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates of the VPT. Apart from this, the

VSPL has also estimated lease rent on building at Rs.10.39 lakhs and confirmed that it is as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the VPT.

- (xii). The VSPL has listed the equipment taken on hire which include one number Harbour Mobile Crane deployed at EQ9 and other equipment required to facilitate transfer of cargo from hook point to transit area and truck/wagon loading. The VSPL has further clarified that in view of restriction in the draft, lighterage operations is carried out at the Outer Harbour which require the services of both barge and floating crane. As per arrival pattern of deep drafted vessels calling at the port, the VSPL has considered 25% and 15% of coal and gypsum cargo vessels will have to be lightened in the Outer Harbour during the years 2009-10 and 2010-11 respectively. The equipment hire charges estimated by VSPL include cost of hiring equipment for lighterage operation as well. It has furnished documentary evidence in the form of bills, copies of contract, etc., to justify the estimates.

The equipment hire charge reported for the year 2007-08 is Rs.14.35 crores and Rs.14.59 crores in the year 2008-09 (upto December). The VSPL has estimated equipment hire charge at Rs.18.15 crores for the full year 2008-09 which is found to be in line with the nine months actual cost reported by the VSPL. The equipment hire charge for the subsequent two years 2009-10 and 2010-11 are estimated at Rs.16.32 and Rs.12.96 crores respectively without considering any annual escalation in the unit rate of hire of equipment. The estimation of equipment hire charge made by the VSPL for the year 2009-10 and 2010-11 is considered in the analysis without any modification.

- (xiii). (a). The VSPL has entered into an agreement with M/s.Portia Management Services (PMS) on 19 January 2005 for providing technical consultancy services to the VSPL for design, engineering, construction, planning, equipping, operating, maintaining and replacing equipment, etc.,

The agreement with PMS is in two phases. The lump sum payment of Rs.45 million and technical service fee of Rs.10 millions per year payable for a period of 3½ years from the date of commencement of commercial operations apart from reimbursement of other incidental expenses relating to travel, boarding, etc.,

- (b). As per the guidelines for tariff fixation Technical Services Fee payable by the private terminals to their promoters or to their 'associate entity' can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yardstick of 'arms length relationship' of this transaction is established as defined under Income Tax Act.

The VSPL has furnished the certificate from its Chartered Accountant certifying that the technical service fee payable by the VSPL to certificate from its Chartered Accountant certifying that the fees payable to M/s.Portia Management Services Limited (PMSL) is determined with regard to Arms length price as computed as per the provisions of section 92 (C) of the Income Tax Act, 1961.

The VSPL has expressed its inability to furnish the Assessment Order of the Income Tax Authorities for the past years. It has agreed to furnish the Assessment Order of the Income Tax Authorities when received from the Income Tax Department.

Based on the undertaking given by VSPL, this Authority relies on the certificate issued by the Chartered Accountant establishing the arms length relationship of the transaction of the technical service fee payable by the VSPL to its promoter company as per the Income Tax Act and admits this expense as an item of cost for the present exercise subject to



the condition that VSPL will produce documentary evidence and IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. If such an evidence is not produced, estimated expenditure allowed now will be set off in the next tariff review.

- (c). The lump sum fee of Rs.4.5 crores paid by VSPL to M/s.Portia Management Services Limited along with the other fee for arranging term loan facilities i.e. total Rs.4.71 crores has been capitalized by the VSPL in the year 2006-07 and depreciated by spreading the concerned capital cost. Though the spreading this capital cost over the project period is in line with the general approach followed, an inconsistency is observed in the number of residual period over which the expenditure was amortised. The inconsistency is removed by spreading the balance net block as on 31 March 2008 equally over the remaining project from the year 2008-09 onwards.

- (d). As per the agreement, technical service fee of Rs.10 millions per year is payable for a period of 3½ years from the date of commencement of commercial operations of both the berths. The VSPL has reported technical service fee of Rs.89.09 lakhs and Rs.88.99 lakhs have been paid during the years 2006-07 and 2007-08. The VSPL has estimated this expense at Rs.100 lakhs each for the years 2008-09 and 2009-10 and Rs.50 lakhs for the year 2010-11. As per the agreement, the technical service fee is payable for 3 and half years whereas the VSPL has considered it for 4 and half years. The technical service fee payment is, therefore, considered for three and half years duration from 2006-07 to mid 2009-10 as per the terms of the agreement.

Strictly speaking, the technical service fee paid during the individual years beginning from the year 2006-07 is to be amortised over the remaining period for the project. In the instant case, since the benefit of hindsight is available and recognising that the analysis of the actual position with reference to the past period is done, the total technical service fee reported for the years 2006-07, 2007-08, 2008-09 (upto December) and estimates for the year 2008-09 from January 2009 onwards based on past nine months actual and estimate for 2009-10 arrived as per the agreement is amortised over the remaining period of 26 years of the project from 2006-07 onwards.

- (xiv). The VSPL has confirmed that depreciation on fixed assets, other than berths, has been provided using the straight line method based on the rates specified in the Companies Act, 1956. Berths are depreciated over the life of the License Agreement signed between VPT and VSPL.

The depreciation for the years 2009-10 and 2010-11 computed by the VSPL include depreciation on capital dredging which is excluded in this analysis since this capital cost is not allowed for the reasons explained in the subsequent paragraphs.

- (xv). The upfront fee of Rs.8.30 crores paid by the VSPL has been capitalised and depreciated along with the capital cost of the berth. In the revised cost statement, the capitalised portion of upfront payment was excluded from the gross block of berth cost with consequential adjustment in the depreciation, gross block, net block from the years 2004-05 onwards.

The upfront payment along with the preliminary expense has been spread over the remaining period of the project from the year 2004-05 onwards in line with the approach followed by this Authority at the other terminals. The upfront fee and the

preliminary expenses to the extent not written off is taken as part of the capital employed for computation of return.

- (xvi). The insurance cost for the year 2007-08 is reported at Rs.54.31 lakhs which is substantiated with a copy of the insurance premium paid to the Insurance Company for the period one year from January 2007 to January 2008. The insurance cost for the year 2008-09 is estimated at Rs.51.87 lakhs. The insurance cost works out 0.18% of the gross block of assets which is less than the prescribed norm of 1% of the capital value of assets in the upfront tariff guidelines.

The insurance cost for the subsequent years 2009-10 and 2010-11 is estimated applying 5.4% annual escalation over the estimate of the respective previous years.

The VSPL has clarified that as per Industrial All Risks Policy, assets have to be insured on the replacement value or reinstatement value of assets and not at the depreciated value. Even the License Agreement provides for insuring the project facilities and services at replacement value. The VSPL has not explained how the annual escalation of 5.4% considered for estimating this cost is relevant for assessing the replacement value of assets. Nevertheless, since the LA requires the assets to be insured on the replacement value and in the absence of any other basis furnished by the VSPL for recognising this factor, the insurance cost for the years 2009-10 and 2010-11 is estimated in line with the approach followed by the VSPL but restricting the annual escalation to 4.6% instead of 5.4% over the estimates of the respective previous years.

- (xvii). Other expenses include charges towards railway siding charges payable to railways, security expenses, gear charges, etc. The expense estimated under this head for the full year 2008-09 at Rs.101.05 lakhs is found to be lower than the actual expense for the nine months reported by VSPL at Rs.103.13 lakhs. Since this expense is generally of fixed in nature, the estimate for the year 2008-09 is considered based on actual upto nine months and for the balance three months it is estimated on prorata basis by extrapolating the actual reported for the nine months.

The estimate of this expense for the subsequent two years 2009-10 and 2010-11 is made allowing 4.6% annual escalation as considered for estimating other cost items.

- (xviii). The management and general overhead estimated by the VSPL for the years 2008-09 is found to be well within the estimates derived based on nine month actuals reported by it and hence accepted. For the subsequent two years 2009-10 and 2010-11, the annual escalation is restricted to 4.6% over the estimates of the respective previous years as considered for the other cost items.

- (xix). The License Agreement stipulates that on expiry of the license period, the VSL shall be liable to transfer the entire facility and services to the VPT on payment of Rs.40 millions per berth of the estimated project cost which means Rs.80 millions for two berths. The VSL has considered the credit back of annualised terminal value receivable at the end of the project at the level considered in the last tariff Order of this Authority. In the last tariff fixation exercise, the terminal value receivable at the end of the project is annualized over the project life by applying discounting rate of 12% in line with the approach followed in case of the other private terminals. The same approach is followed in the existing tariff revision exercise.

- (xx). (a) The VSPL has proposed an addition of Rs 49.95 crores to its gross block of assets during the year 2009-10 toward capital dredging. The License Agreement entered between the VPT and the VSPL envisages the maintenance of entrance channel draft and draft along side the berth at

10.70 metres. As per the LA, it is the obligation of the Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL.

The VPT and the VSPL have entered into an Memorandum of Understanding in November 2006 wherein the VSPL has undertaken to deepen and widen entrance channel, inner harbour turning circle and waterways of northern arm of inner harbour to -13.5 mtrs.

As per the MOU, the VSPL shall not consider the investment incurred for deepening and widening of entrance channel as expenditure under the license agreement and shall not claim any compensation or incremental tariff on this account. The VSPL has argued that the intention of the MOU, is not to consider this investment as a capital cost for the BOT Project in the context of VPT's making payment, if any, in terms of License Agreement and not to claim any compensation or incremental tariff on this account as far as VPT is concerned. It has, therefore, requested to consider the proposed addition to the gross block of assets. Whereas the VPT has categorically stated that the capital dredging cost must not be included in the tariff revision exercise as per the MOU.

The wordings of the MOU are clear that the VSPL shall not claim any compensation or incremental tariff on account of the capital dredging proposed to be undertaken as per the MOU. The proposed addition of Rs.49.95 crores to the gross block of assets in the year 2009-10 is not found to be either in line with the Licence Agreement or as per the MOU entered between the VPT and the VSPL, which reportedly is approved by the Government also. Further, there is no indication by the VSPL about the present status of the said capital dredging project. For the reasons stated above, the estimated capital dredging expense of Rs.49.95 crores is excluded from the gross block of assets in this tariff revision exercise. The depreciation component considered by the VSPL is also excluded to that extent.

- (b). As already stated earlier, the depreciation on the capitalised portion of technical service fee is modified by spreading the net value under this head as on 31 March 2007 equally over the remaining period of the project. The upfront payment and preliminary expense remaining at the end of each year after amortisation is added to the capital employed for computation of return.

- (xxi). (a). For estimating the working capital, the VSPL has taken sundry debtor at one month's revenue excluding vessel related income. It has stated that at the request of the trade, credit period is offered to the customers and hence the estimates of sundry debtors may be considered. The estimation of sundry debtors is not found to be line with the revised tariff guidelines. It is a commercial decision of the operator to allow credit facility to some of its customers and this burden cannot be passed on to all the users through tariff.

This Authority had in the case of the Chennai Container Terminal Limited modified the approach in the working capital computation by admitting certain items under Sundry debtors which flow from the contractual obligation. Based on the decision taken in the Chennai Container Terminal Limited case, this Authority has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines on this aspect.

In the case of the VSPL, it is found that none of the items qualify for consideration. As per Article 5.1 of the LA entered between VSPL and VPT, the revenue share is payable on monthly basis on 7<sup>th</sup> day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA also, the VSPL is not required to make any advance payment of royalty.

- (b). The estimate of stores and spares is allowed upto six months' of average consumption as per the norms prescribed in the tariff guidelines.
  - (c). Cash and bank balance has been considered at one month's operating expenditure in the computation of working capital. The VSPL has not applied this norm to management and administration overheads. Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines limits cash balance at one month's cash expense. It does not restrict the application of this norm to operating expenditure. Since management and administration overhead also involves cash expense, the prescribed norm is applied to this head of expenditure and the modified position is considered.
  - (d). Current liability as reported for the year 2008-09 upto December 2008 is considered.
  - (e). The modified estimation of working capital for the years 2008-09 to 2010-11 based on the norms prescribed in the revised tariff guidelines is negative and hence considered as nil.
  - (f). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.248.72 crores for the year 2008-09, Rs.236.22 crores for the year 2009-10 and Rs.223.79 crores for the year 2010-11.
- (xxii). The VSPL has furnished consolidated cost statement as well as cost statement for the sub-activities i.e. cargo handling by bulk material handling system (at berth no.EQ8) and conventional handling system (at berth no.EQ9). The berth hire income and relevant expenses are also included as part of the cargo handling sub-activity statement instead of furnishing a separate sub-activity cost statement for this activity capturing the relevant cost, income and the capital cost relating to berthing service.

Further, the allocation of some of the expenses between the two cargo handling sub-activities does not appear to have been done on a scientific basis. The entire maintenance dredging cost has been allocated to the BHMS system, despite the fact that along side dredging is to be undertaken for maintaining the required draft at both the berths EQ8 and EQ9. The other expenses, management and general overhead etc., are allocated between the two sub-activities based on the capital employed which may not be relevant for allocating this expense / overhead. The depreciation on some of the common assets is not apportioned to berth No.9 i.e. conventional handling system. In view of the above gaps observed, the sub-activity wise cost statements furnished by the VSPL are not useful for any meaningful analysis as they do not reflect the correct net surplus / deficit in each of these activities. Hence, this Authority decides to proceed based on the overall cost position. The VSPL is advised to furnish separate activity wise cost statement for vessel related activity and cargo handling activity taking into consideration the observation made by us while filing the next tariff revision proposal.

- (xxiii). The VSPL has assessed that the capacity of the terminal both the berths with conventional handling and the one with mechanised handling at 6.7 million metric tonnes per annum for the years 2009-10 and 2010-11. It has furnished computation of assessment of the capacity. The capacity utilisation based on the capacity assessed by the VSPL for the throughput projected by VSPL works out to

be 73.7% and 77.46% for the years 2009-10 and 2010-11. As per the revised tariff guidelines, the VSPL is entitled for full return on capital employed @ of 16% since the capacity utilisation is more than 60%.

(xxiv). (a). Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port / private operators at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In the last tariff Order, though the cost statement showed the estimated position for the years 2004-05 to 2006-07, the financial position for the years 2005-06 and 2006-07 was only considered while fixing the initial tariff. In view of the above position, and also recognising that the financial year 2004-05 was already over by the time the initial tariff order was implemented, the analysis of estimates vis-à-vis actual reported in the Annual Accounts is done for the years 2005-06 and 2006-07 as explained in the subsequent paragraphs.

(b). The classification of actual income and expenditure furnished by the VSPL in the cost statement is different from the classification of expenditure reported in Annual Accounts. The VSPL has furnished a statement reconciling the Profit / Loss before tax reported in the Annual Accounts with the net surplus / deficit reflected in the cost statement which is found to be in order. Actuals furnished by the VSPL in the cost statement are, therefore, considered for analysing the actual position with reference to estimates considered in the last tariff Order. The analysis for the past period furnished by the VSPL is modified with reference to the following:

(i). Revenue share payable to VSPL was not admitted as cost during the last tariff fixation in line with the principles then followed by this Authority prior to the issue of the revised tariff guidelines.

As already mentioned earlier, by the time the initial tariff Order of VSPL became effective, the revised tariff guidelines of 2005 came into being. As per the provisions of the revised tariff guidelines, from the year 2005-06 onwards, revenue share paid by the VSPL to the extent of the second quote i.e. 74.86997% of the actual revenue share paid by the VSPL is considered.

(ii). In the last tariff Order, 20% return on equity linked to capacity utilisation and the estimated cost of debt was considered in the tariff fixation process for the years 2004-05 to 2006-07. As per the 2005 tariff guidelines, from the year 2005-06 onwards, return on capital employed at the applicable rate is considered in line with the revised tariff guidelines. For the purpose of assessing the working capital, the norms prescribed in the guidelines are followed from the year 2005-06 onwards.

(iii). As already mentioned earlier, the VSPL has excluded the upfront payment from the actual gross block reported in the Annual Accounts and has made suitable adjustment in the depreciation as well. The upfront payment and preliminary expense have been amortised over the remaining period of the project in line with the approach followed in the last tariff Order and the approach followed at the other private terminals and the same is accepted.

Preliminary expense and upfront payment to the extent not written off is added to the capital employed for allowing return in line with the general approach followed by this Authority. The VSPL has not made this adjustment in the cost statement.

(iv). As explained earlier, as per the tariff guidelines, technical service fee is admitted as cost based on the relying on the certificate issued by the Chartered Accountant establishing the arms length relationship of the transaction under the provisions of the Income Tax Act. The total expense under this head is spread over the project period beginning from the year 2006-07 when the expense was first reported to have been incurred.

(c). A summary of net surplus / deficit after allowable return subject to the above discussions for the years 2005-06 and 2006-07 is as follows:

(Rs. in crores)		
Years	Estimated Net Surplus/ deficit as per Order of 15 March 2005	Actual Net Surplus/ deficit
2005-06	(-) 4.14	(-) 11.31
2006-07	1.58	(-) 10.37
<b>Total</b>	<b>(-) 2.56</b>	<b>(-) 21.68</b>

(d). The average cost position derived for the years 2005-06 and 2006-07 based on income estimated at the proposed tariff and for the throughput level projected by the VSPL were finally considered during the initial tariff fixation of VSPL in March 2005.

The total deficit estimated for the years 2005-06 and 2006-07 was Rs.2.56 crores in the tariff Order of March 2005. In actual terms based on the position reported in the Annual Accounts and after adjustment done with reference to the revised tariff guidelines, the deficit for these two years is Rs.21.68 crores. The increase in the deficit is mainly due to reduction in the traffic to the extent of 62% and 54.7% in the years 2005-06 and 2006-07 with reference to the traffic estimations considered in the last tariff Order.

The variation in the estimates considered in the last tariff Order vis-à-vis the actuals for each of the years 2005-06 and 2006-07 is more than 20%. The deficit for these two years has increased mainly because the actual volume handled by the operator is lower than the estimated traffic anticipated by the operator which is due to delayed commissioning of one of its berths. It is, therefore, not found justified to set off the deficit of the years 2005-06 and 2006-07 in the future tariff.

(xxv). (a). The VSPL had filed the proposal for revision of the Scale of Rates in February 2007 well before the expiry of validity of the Scale of Rates. The case of the VSPL could not be taken up for final consideration by this Authority due to various reasons and hence the VSPL was allowed continue to operate the terminal for the years 2007-08 to 2008-09 at the rate approved in March 2005 based on the Orders passed by this Authority from time to time granting extension of the validity of the existing Scale of Rates.

Since no estimates for the years 2007-08 and 2008-09 are available for the purpose of comparison, the actual cost position as assessed by the VSPL subject to the modification done for the reasons already explained earlier are considered.

- (b). A summary of net surplus / deficit after allowable return for the years 2007-08 and 2008-09 subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in crores)	
2007-08	(-) 14.59
2008-09	(-) 24.73
<b>Total</b>	<b>(-) 39.32</b>

A statement showing of the analysis for the years 2007-08 and 2008-09 forms part of **Annex - I** attached to the note.

Since the abovementioned deficit position is partially based on estimates, the actual position for the year 2008-09 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If any variation is found, it shall be fully adjusted in the next tariff validity cycle

- (c). Since the VSPL continued to levy the 2005 tariff for the years 2007-08 and 2008-09 in the absence of the revised tariff, the deficit of Rs.39.32 crores for these two years is to be fully accounted for in the tariff. The deficit for these two years i.e. Rs.39.32 crores need to be spread over the usual tariff validity cycle of three years period. In the instant case, since the cost estimates for two years period i.e. 2009-10 and 2010-11 are only considered, two installments of past deficit each of Rs.13.10 crores is adjusted during the current tariff validity cycle and the balance will be adjusted in the next tariff revision exercise.
- (xxvi). The consolidated cost statement for the years 2009-10 and 2010-11 has been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex - I**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements are tabulated below:

(Rs. in lakhs)								
Operating Income (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating Income		Avg. surplus / deficit %
2009-10	2010-11	Total	2009-10	2010-11	Total	2009-10	2010-11	
8685.16	9119.42	17804.58	(-)1493.62	(-)639.67	(-)2133.29	(-)17.20%	(-)7.01%	(-)12.11%

It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average deficit of around 12.11% for the years 2009-10 and 2010-11 for the terminal as the whole over the operating income estimated at the prevailing rates. In absolute terms, the total deficit is Rs.21.33 crores for the two years under consideration. In view of the deficit position reflected by the cost statement, there is a need bridge the deficit by allowing increase in the existing tariff level as explained in the subsequent paragraphs.

- (xxvii). (a). The existing Scale of Rates of the VSPL prescribes a uniform berth hire for vessels calling at berth Nos.EQ8 and EQ9. The VSPL has proposed berth hire in two slabs i.e. upto 30000 GRT and above 30000 GRT with an increase of about 42% for the second slab.

The tariff guidelines of 2005 stipulate prescription of berth hire in single slab irrespective of the size of the vessels. Since the berth hire prescribed in the existing Scale of Rates is a uniform rate which is in line with the tariff guidelines, there is no reason to deviate from the tariff guidelines to introduce a two tier rate as suggested by VSPL. The VPT has suggested to prescribe three tier berth hire in line with the prescription in the Scale of Rate of the VPT. In this context it may be clarified that in the pre-revised Scale of Rates of the VPT, berth hire was prescribed in six tier slab. Since the impact of prescribing a single berth hire as per the

tariff guidelines was found to have significant on some of the categories of vessels, it was decided to rationalize the berth hire schedule in a gradual manner from six tier to three tier slab instead of introducing a single rate.

The expenditure proposed on capital dredging is cited as the reason for seeking increased berth hire from vessels above 30000 GRT. Since the expenditure proposed for capital dredging is not recognised in this analysis for the reasons given earlier, the grounds on which the VSPL has sought introduction of two-tier berth hire are not relevant.

Nevertheless, recognising the overall deficit position of the terminal, there is a need to allow increase in the existing berth hire. The additional revenue from the berth hire as per the estimation furnished by the VSPL after updating the exchange rate and making corrections in the rate adopted for calculation would be Rs.1.26 crores for the years 2009-10 and 2010-11. This target can be achieved by making the proposed rate for the second slab as the berth hire applicable for all GRT categories since vessels of the size less than 30000 GRT are very few. The additional income from this item after revision is estimated at Rs.1.30 crores for the two years under consideration. The minimum berth hire charge prescribed in the existing Scale of Rates is derived for vessels of 20000 GRT which is also increased to US\$40 based on the revised berth hire.

- (b). The VSPL has proposed reduction in the wharfage rates for most of cargo items such as coal, thermal coal, alumina, cement clinker, fertiliser, granite block, etc., to bring it par with the rates prescribed in the Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust. Most of the users / user association have welcomed the reduction proposed by the VSPL. It has to be, however, recognised any reduction in the rates for the selected few items will mean a disproportionate increase in some other tariff categories, in view of the overall deficit position for the years under consideration. This Authority is, therefore, not inclined to consider reduction in the existing wharfage rate proposed by the VSPL. The wharfage rate for the commodities prescribed in the existing Scale of Rates are, therefore, increased by 12.10% based on the overall deficit position reflected in the cost statement.

Gypsum categorized under un-enumerated for levy of wharfage by VSPL. Despite specific mention, the VSPL has not proposed a separate wharfage rate for gypsum though it has proposed separate stevedoring charge for this cargo. Since the volume of gypsum estimated to be handled by the VSPL forms 11% of the total estimated traffic, a separate wharfage rate for this cargo is introduced in the existing Scale of Rates after considering 12.10% increase over the existing tariff collected by the VSPL. The total additional income likely to be generated from the revised wharfage charge is Rs.3.77 crores for the two years under consideration. By way of abundant caution, it is mentioned that since the rates prescribed by this Authority are ceiling level, the VSPL may, at its discretion, charge a rate lower than the rate prescribed by this Authority.

The wharfage rate for some new commodities such as crude oil, petroleum products (Except LPG) and RBD palm oil, or any other liquid cargo including raw material for bio-diesel, etc., proposed to be introduced by the VSPL are included in the Scale of Rates, at the level prevailing in the Scale of Rates of VPT. Since no traffic of these commodities are projected for the years 2009-10 and 2010-11, it appears that these rates will only be superfluous and hence not included in the revised Scale of Rates. If for any reasons, traffic of these commodities are to be handled, then VSPL can approach this Authority for fixing the tariff for these commodities.



- (c). Stevedoring charges are proposed to be increased by 8.7% in respect of pet coke, calcined pet coke, lime stone, 15% in coking coal, 67% in handling iron ore, 33% in granite and 11% in the case of feldspar. No increase in stevedoring charges is proposed for handling fertilizer, thermal/steam coal, illuminated sand, food grains, slag, scrap, raw sugar and other cargo not listed in the schedule. The VSPL has stated that stevedoring charges proposed for various commodities differ on account of variation in cargo in terms of physical characteristics, effort required to load/unload the cargo, density, moisture content, the equipment required to be used in the holds of the vessel, the composition of the manual labour, etc. In view of the overall deficit, it seems justified to allow the increase in the stevedoring rate at the level proposed by the VSPL. The stevedoring charge for other commodities like the fertilizer, slag, etc., where the VSPL has not proposed any increase is also increased by 12.10%. For the reasons stated earlier in respect of wharfage rate, the stevedoring charges proposed to be introduced for some new commodities such as RBD palm oil, or any other liquid cargo including raw material for bio-diesel, other liquid cargo, project cargo are not included in the revised Scale of Rates.

As per the past trend, the VSPL has estimated that only 20% of the total cargo will avail stevedoring services alone whilst 60% of cargo are likely to avail services of both the Harbour Mobile Crane and Stevedoring. In case a composite service of harbour mobile crane plus stevedoring services are availed, the existing Scale of Rates in note no.4 prescribes levy of Rs.6 per tonne for the stevedoring services in addition to the hire charge of crane at Rs.64 per tonne. The VSPL has proposed to delete the said existing note on the grounds that at the time of initial tariff fixation it had missed the various services involved in the stevedoring operation while proposing this condition. The VSPL proposes to levy stevedoring charge at the rates separately prescribed in the Scale of Rates. Based on the clarification furnished by the VSPL and also recognising that none of the users have raised any objection in this regard, the said existing condition is deleted as proposed by VSPL.

The additional income due to upward revision of rates of the stevedoring activity is estimated to be Rs.6.85 crores for the two years under consideration as against Rs.6.69 crores estimated by the VSPL.

It is relevant to mention here that the VSPL does not anticipate any separate income on account of stevedoring of coal handled through BMHS. It is, therefore, found appropriate to prescribe a note stating that the coal handled through BHMS will not attract any stevedoring to avoid any ambiguity.

- (d). The VSPL has proposed to continue with the existing hire charge of harbour mobile crane prescribed at Rs.64 per tonne. In view of the overall deficit position and also recognising that mobile harbour crane hire charge is a significant source of revenue, the hire charge of mobile crane is increased to Rs.72.75 per tonne. In this context, it is clarified that the rate is not arrived at based on standalone cost of the crane but on an overall cost position and to bridge the revenue deficit.

The additional income from charges from harbour mobile after above modification is estimated at Rs.2.80 crores for the two years under consideration.

- (e). The VSPL has proposed itemized rates for various services provided under bulk material handling system at Rs.189 per tonne. The consolidated rate proposed for availing integrated services at Rs.180 per

tonne has been considered in the income estimation while arriving at the net surplus / deficit position.

Since the VSPL is already providing these services and collecting tariff for this service, and also since none of the users have raised any pointed objection on the proposed tariff, this Authority is inclined to include the rate proposed by the VSPL in the revised Scale of Rates subject to revising the tariff for hire charge of crane included in the itemized service from the proposed rate of Rs.64 per tonne to Rs.72.75 per tonne in line with the decision at para (d). Consequently, the composite rate is also increased from Rs.180 per tonne to Rs.188.75 per tonne.

The additional revenue from BHMS in view of the above modification is estimated at Rs.5.38 crores for the two years under consideration.

- (f). The unit of levy of storage charge is proposed to be changed from the existing area basis to tonnage basis. Storage charge is proposed at Rs.6 per metric tonne for first fortnight and Rs.9 per metric tonne from second fortnight onwards as against existing rate of Rs.138 per week per 100 square meters. The VSPL has also proposed penal rate @ Rs.3 per tonne per day for overstay of cargo beyond 30 days and upto 45 days and Rs.24 per tonne per day for the stay of cargo beyond 45 days. Some of the users / user associations have objected to the proposed modification in the levy of storage charge.

The VSPL has clarified that it has a small storage area of about 11 hectares of land allotted contiguous to the berth as back up space to receive, store, dispatch and operate the Terminal. Hence, the entire backup area contiguous to the berth is treated only as a transit area in the real sense and not as a storage area. If the cargo is not evacuated from the terminal within a reasonable period of time, the Terminal would not be in a position to receive the targeted throughput. The proposed storage rates proposed is to discourage longer dwell time of cargoes in the Terminal with the intention of increasing the revenue. This Authority has held in many of the earlier tariff Orders that the storage area of a port should be treated as a temporary transit area and not as a warehouse. In view of this position and also recognising that the proposed rate is mainly to act as deterrent from longer stay of cargo in the terminal, this Authority approves the storage rate as proposed by the VSPL subject to allowing free period as discussed in the subsequent analysis.

The VSPL has estimated additional revenue of Rs.1.68 crores for both the years under consideration reportedly based on the average dwell time of cargo obtained in the year 2006-07. It has not furnished any analysis for assuming the average dwell time of cargo at 15 days for estimating the income from this tariff item. In the absence of any analysis furnished by the VSPL the additional income of Rs.1.68 crores estimated by the VSPL is considered in the analysis. At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the Terminal Operator due to wrong estimation, the additional surplus earned will be fully accounted for in the tariff to be fixed then.

- (g). The VSPL has proposed to increase dust suppression charge for dry bulk from existing Rs.1.41 per tonne to Rs.1.50 per tonne. The cost sheet furnished by the VSPL to justify the proposed rate show that the average per ton cost of dust suppression charges works out to Rs.1.77. In view of the overall deficit in the terminal the increase proposed in the dust suppression charge is accepted.

The VSPL has also proposed to extend levy of this dust suppression charge on break bulk cargo at Re.0.50 per tonne which is approved. The VSPL has proposed to delete existing note under Schedule 3.7. stating that the charges for dust suppression will be levied on requisition of the service.

The Scale of Rates of the VPT also permits levy of pollution control charge at Re 0.50 for break bulk cargo. In view of the overall deficit position the proposed tariff arrangement / amendment in the existing SOR is accepted. The additional income from dust suppression at the proposed rate is not significant.

- (h). It has also proposed new tariff for weighment charges for 80 tonne and 120 tonne electronic weigh bridge at Rs.3/- per tonne and Rs.5/- per tonne respectively. The proposed rate is to cover the cost of the investment made by the VSPL and also to cover the operating cost incurred for offering this service. Since this service is reportedly an optional service, the rate proposed by the VSPL is approved. A note stating that the tariff for this service is optional at the request of the users is incorporated in the revised Scale of Rates.
- (i). Since the cost statements are drawn based on the existing rates, the admissible revenue share accounted therein is with respect to the existing rates. If the existing rates are increased, revenue share on the applicable revised income would become payable, which needs to be allowed to the operator. The revenue share admissible to the extent of the second highest bidder (i.e. 12.811%) on the differential revenue share outflow due to the increase allowed in berth hire and wharfage charge works out to Rs.0.65 crores for the two years under consideration which is recognised. Hence the revenue gap to be bridged considering the impact of the admissible revised revenue share will be around Rs.22 crores.
- (j). The tariff increase/ modification suggested in the (a) to (h) above is likely to bridge the deficit of around Rs.22 crores as summarised hereunder:

(Rs. in crores)		
Sr. No	Particulars	Additional revenue estimated for the years 2009-10 & 2010-11
1.	Berth Hire	1.30
2.	Wharfage	3.77
3.	Stevedoring	6.85
4.	Harbour mobile crane charge	2.80
5.	Bulk Material Handling System	5.38
6.	Plot rent	1.68
7.	Dust Suppression	0.15
	<b>TOTAL</b>	<b>21.9</b>

(xxviii). As already stated earlier, shore operation services are offered by the VSPL by outsourcing the activity. Whilst the cost statement includes income estimation as well as the expenditure projection from this service, the VSPL has not included the tariff item in the proposed Scale of Rates on the ground that it is only a facilitator offering the service by outsourcing. As already stated earlier, shore operations is one of the services identified u/s. 42 of the MPT Act, and the rate therefore is to be approved by this Authority. The tariff for shore operation are incorporated in the revised Scale of Rates approved by this Authority at Rs.40 per tonne as considered by the VSPL in the income estimation.

(xxix). The VSPL has proposed to define the term 'hirer' as users of the facilities provided by the VSPL. The said definition is slightly modified based on the definition prescribed in the Scale of Rates of the Visakhapatnam Port to state that hirer shall mean all users of any of the appliances provided by the VSPL.

The definition of the term 'week' in the existing Scale of Rates is not found to be relevant as the storage charge which is prescribed on per week basis in the existing Scale of Rates is now prescribed on fortnight basis. Hence the definition of the term week is deleted.

- (xxx). The conditionality proposed to determine the status of vessel as coastal and foreign going for levy of vessel related charges is not found to be as definition prescribed in the Scale of Rates of other major ports and private terminal. The conditionality uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports and private terminals is prescribed in the revised Scale of Rates of the VSPL.
- (xxxi). The penal rate of interest for delayed payments by users and delayed refunds by VSPL is proposed at 11.5%. The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 13%. Accordingly, the proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by VSPL is updated with interest rate of 15% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India.
- (xxxii). The VSPL has proposed to introduce a condition requiring the hirer to deposit the charges for damages in case of damages to craft/equipment, etc. The VSPL proposes to refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim. VSPL was requested to explain the reasons for introducing the proposed condition since the insurance premium payable to the Insurance Company is recognised as an item of cost and hence, the cost of damage to the assets if any will have to be recovered from the insurance company. The VSPL has clarified that the damages below Rs.5 lakhs are not covered as per the terms of the present insurance policy and therefore the VSPL intends to keep deposit from the hirer, to meet liability of expenditure not reimbursed by insurance, if any, for the damage caused to the craft / equipment. Based on the clarification made by the VSPL and also recognising that it has agreed to pay interest as normally applicable for such refunds to the hirer, the proposed condition is incorporated in the Scale of Rates of the VSPL. Incidentally, a similar condition is also prescribed in the Scale of Rates of VPT.
- (xxxiii). Users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the major ports / private terminals as stipulated in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. The VSPL has accordingly, in view of our suggestion introduced a suitable note in this regard in its proposed Scale of Rates.

It has also incorporated a provision stating that demurrage charge shall not accrue for the period during which the VSPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the users. These proposed provisions are in line with the tariff guidelines hence accepted.

- (xxxiv). The VSPL has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff proposed for normal cargo / foreign going vessels in line with the revised tariff guidelines. Iron ore pellets and thermal coal are excluded from the concessional tariff in respect of cargo handling charges i.e. wharfage, stevedoring charge in line with the revised tariff guidelines.

While prescribing the concessional tariff in respect of berth hire charges, the VSPL has considered an exchange rate of Rs.41/- for the purpose of conversion of exchange dollar denominated rate into rupee terms. The exchange rate considered at the time of the last general revision of Scale of Rates of VSPL was 1 US \$ = Rs.43.52 as against the prevailing exchange rate of 1 US \$ = Rs.51.66. The tariff guidelines do not allow restatement of the coastal vessel rates at the time of tariff revision exercise. The objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. Hence, the existing berth hire prescribed for coastal vessels will also be increased at the same level allowed in this tariff item, without any restatement of foreign exchange rate.

- (xxxv). When VSPL was advised to elaborate the existing general note no.3 about cession of berth hire after the prescribed time limit in line with Clause 6.6.1. to

6.6.3. of the tariff guidelines and the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of VPT. The VSPL has requested this Authority not to impose this condition as it has no role in berthing and unberthing of the vessels. It has submitted that the VPT follows its own priorities for berthing and unberthing of vessel and the operator should not be made to suffer for none of its fault when the vessel is detained at the berth. It is relevant to mention here that these conditions are general conditions prescribed in the Scale of Rates of other Major Ports and Private Terminals in line with the tariff guidelines. These general conditions are also prescribed in the Scale of Rates of the South West Port Limited operating in the Mormugao Port Trust which also collects berth hire directly from ships like VSPL. There is no special circumstance warranting the differential treatment only in the case of VSPL. Hence, the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the VPT are incorporated in the Scale of Rates of VSPL.

- (xxxvi). The VSPL at our request has modified the existing note no.4 under Schedule of berth hire to state that no berth hire shall be levied even in case of power failure apart from the other reasons prescribed in the existing note. The VSPL has proposed that no berth hire shall be charged for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of harbour mobile cranes. The note is modified to state that no berth hire charges shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability or break down of plant equipment or any other reasons including power failure attributable to VSPL in line with the provision prescribed in other ports / private terminals.
- (xxxvii). In the initial tariff fixation, this Authority had allowed the VSPL to adopt output norms prescribed in the then prevailing Scale of Rates of the VPT as per its proposal. Since the output norms are dynamic in nature and need to be reviewed periodically, it would be more practical that the guiding principle for fixation of the norms are prescribed in the Scale of Rates leaving the actual norms to be fixed by the respective port or operator based on the principle. Despite specific mention to consider this aspect at the time of next revision, the VSPL not adhered to our suggestion and proposed to continue with the existing output norms prescribed in its Scale of Rates. The VSPL to our query has expressed its inability to revise the existing output norms on the ground that it has gained only three years experience in conventional handling and nine months in operation of BMHS. It has agreed to revise the output in the next tariff revision in consultation with users and VPT. Till such time, it has requested to continue with the existing norms. The income reported by the VSPL for the years 2004-05 to 2006-07 from levy of penal berth hire charge is not found to be significant. The output norms prescribed in the existing Scale of Rates are, therefore, allowed to continue. The VSPL is advised to formulate suitable output norms in consultation with the users and VPT at the time of next tariff review / revision.
- (xxxviii). The VSPL was advised to propose specific rates for machinery instead of its proposal to continue with the existing method of advalorem rates. The VSPL has clarified that in view of high risk involved in handling this cargo it proposes to continue the practice of charging wharfage rate based on advalorem and in any case, the volumes of these cargo is insignificant as per the past trend.
- (xxxix). The VSPL has proposed two sets of wharfage rate for unenumerated goods. It has clarified that low value cargo items like, river sand etc., will be affected by charging higher wharfage rate. The VSPL as proposed wharfage rate of 10 per tonne for value of cargo less than 1000 and 40 per tonne for value of cargo above 1000 in line with the rates prescribed in the Scale of Rates of VPT as against a single rate of Rs.22 per tonne in the existing Scale of Rates. In view of the clarifications furnished by the VSPL, the two set of wharfage rate for unenumerated goods is accepted.
- (xl). The VSPL has proposed to introduce a note about levy of wharfage charge on goods entering the docks even if they are not shipped. For excess cargo brought into docks for shipment but not shipped, it does not propose to levy wharfage if cargo is removed within 24 hours of shipment. While introducing this note, the VSPL has proposed to continue with the existing condition that no free days shall be allowed on goods brought into the VSPL premises and removed therefrom without shipment. This Authority has in one of its Order relating to Tuticorin Port Trust in the year 2006 held that when wharfage charge are paid by shut out cargo, they should get the benefit of free period as applicable to the export cargo. That

being so, while approving the proposed note about levy of wharfage charge on goods entering the docks even if they are not shipped, the existing note disallowing free period for cargo not shipped is deleted from the revised Scale of Rates.

- (xLi). The VSPL was requested to extend the general condition about demurrage charge on cargo shall not accrue for the period when the VSPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to VSPL. The relevant conditionality is included by the VSPL in the revised proposed Scale of Rates in line with the prescription at other major port trusts / private terminal.
- (xLii). The VSPL had earlier proposed to introduce a note stating that the storage period beyond free time would be specifically agreed to between VSPL and the users and if the plot is not vacated after the specific period, demurrage will be charged. It was brought out that the proposed note would lead to inconsistency in application of tariff to different users since the agreed storage period between VSPL and the users will vary from case to case. The VSPL was, therefore, advised, to propose specific storage charge on graded basis for longer duration of stay of cargo in the terminal. The VSPL has deleted the earlier proposed note but has not proposed any free storage period beyond which the storage charge is leviable. It has to be recognised free period is prescribed in the other major ports / private terminals beyond which storage charge is leviable. In case of other private bulk cargo terminals like, South West Port Limited (SWPL), International Seaport Haldia Private Limited (ISHPL), etc., also free period is prescribed beyond which storage charge is leviable. The free period prescribed in SWPL is three days free period for import and seven days for export cargo, and at ISHPL it is 21 days. This Authority, therefore, to start with decides to introduce free period of one day for import and export cargo beyond for the purpose of levy of storage charge. This Authority has introduced a similar provision even in the Scale of Rates of the New Mangalore Port Trust and Visakhapatnam Port Trust with reference to storage charge on containers.
- (xLiii). The VPT has pleaded to club hire charge of harbour mobile crane with the berth hire charge. The VPT has stated in view of fixing of the separate charges for berth hire and harbour cranes, it is deprived of getting revenue share on the crange component. It has stated that the two BOT berths constructed by VSPL are equipped with harbour mobile crane, which are nothing but wharf cranes and they perform similar functions as that of wharf cranes. Hence, HMC cannot be treated as special purpose crane or handling system. It has, therefore, requested to club the crange charges with berth hire charges or in alternatively direct the VSPL to pay revenue share on crange component also.

The VSPL has clarified that the Harbour Mobile Cranes (HMC) are special purpose cranes procured by the VSPL instead of traditional rail mounted grab unloaders. The Harbour Mobile cranes are not attached to wharf and hence can not be treated at par with wharf cranes. The Harbour Mobile Cranes are movable in nature and can be operated any where in the terminal. These cranes form integral part of Bulk Material Handling System. Hence these cranes are to be reckoned as special purpose cranes/handling systems as per the guidelines of TAMP. These cranes are, therefore, not comparable to the conventional wharf cranes installed at traditional General Cargo berths. As such charges for these cranes should not form part of berth hire.

The issue is already settled in the earlier tariff Order of the VSPL. The VPT has reiterated its earlier submissions in this regard. It may be relevant here to note that hire charges of specialised cranes are prescribed as a separate item at many other major ports. Even the VPT has filed a proposal for fixation of separate hire charge of harbour mobile recently which is under consideration by this Authority. The VPT has not proposed to club the component of crange in the relevant berth hire.

Even though it may not be relevant to the existing operators, the guidelines for upfront tariff fixation notified in February 2008 also do not require to club the hire charge of crane with the berth hire charge.

That being so, the request made by the VPT to club hire charge of crane with the berth hire charge cannot be accepted. As proposed by the VSPL, the existing system of levy of hire charge on crane will continue.

- (xLiv). The VSPL has proposed to delete existing note no.3 under Schedule 4.1. stating that the Harbour Mobile Crane would be available with shore Hoppers and Grabs. It has not furnished any specific reason for deleting the existing note. However, since there has not been any objection from any user, the proposal of the VSPL to delete the said note is accepted.
- (xLv). The VSPL on our advice introduced the condition stipulated in clause 4.6. of the tariff guidelines stating that if operational area is leased on rental to users, demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.
- (xLvi). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. As agreed by the VSPL, it is advised to incorporate such a scheme based on the experience gained in the operation while formulating its next proposal for review of tariff.
- (xLvii). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been modified.
- (xLviii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. As already mentioned above, the cost position considered in this analysis is only for two years i.e. 2009-10 and 2010-11. Hence, the validity of the revised Scale of Rates is prescribed till 31 March 2011.

12.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale or Rates of the VSPL which is attached as **Annex - II**.

12.2. Normally, the revised charges will come into effect after 30 days from the date of Gazette Notification, unless a different arrangement is specifically mentioned in the tariff Order as stipulated in Clause 3.2.8. of the 2005 Guidelines. It has to be recognised that the revision of the Scale of Rates of the VSPL was already overdue. In view of this position and also recognising that the financial position considered in this analysis is for the period of two years from 1 April 2009, the revised charges is allowed to come into force 15 days from the date of the Order passed by this Authority and will remain valid till 31 March 2011.

12.3. The tariff of the VSPL has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the VSPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

12.4. In this regard, the VSPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VSPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

ARVIND KUMAR, Member

## Consolidated Cost statement of Vizag Seaport Private Limited

Annex - I

Sr.No.	Particulars	Estimates furnished by the VSPL				Estimates modified by TAMP		
		Actuals	(In Rupees)			Actuals upto December Estimates (January to March)	Estimates	
			Estimates	Estimates	Estimates		Estimates	Estimates
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2008-09	2009-10	2010-11
I	Traffic (In MTs / TEUs)	3,884,746	4,450,000	4,942,500	5,189,625	4,450,000	4,942,500	5,189,625
	<b>Total Operating Income</b>							
	(i) Berth hire	17169728	11692500	12871125	13514681	16171269	16377180	17196039
	(a) Wharfage	96605134	135300000	150975000	158523750	135300000	150975000	158523750
	(b) Cargo handling charge	348495215	294070000	327133500	343490175	477195850	671953500	705551175
	(c) Plot Rent, Demurrage and Miscellaneous	100567513	26299500	29210175	30670684	26299500	29210175	30670684
	(ii) Cargo related activity	545667862	455669500	507318675	532684609	638795350	852138675	894745609
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>562,837,590</b>	<b>467,382,000</b>	<b>520,189,800</b>	<b>546,199,290</b>	<b>654,966,619</b>	<b>868,515,855</b>	<b>911,941,648</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>							
	(i) Operating & Direct Labour	8720332	16,690,000	18,604,500	19,534,725	13,755,067	18,604,500	19,534,725
	(ii) Maintenance Labour	36311951	43,920,000	46,291,680	48,791,431	43,920,000	46,291,680	48,791,431
	(iii) Equipment Running Costs	41047479	60,809,549	65,656,309	67,571,128	53,335,439	59,490,091	63,863,947
	(iv) Maintenance dredging	478153	9,750,000	10,276,500	10,831,431	4,825,920	10,198,500	10,667,800
	(v) Royalty / revenue share	13010319	25,151,887	28,035,710	29,437,496	19,404,984	21,439,488	22,511,462
	(vi) Equipment Hire	143543169	181,582,600	163,289,730	129,630,092	181,582,600	163,289,730	129,630,092
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	7501494	6,880,126	6,880,126	6,880,126	6,880,126	6,880,126	6,880,126
	(viii) Insurance	5431164	5,187,471	5,467,594	5,762,844	5,187,471	5,426,084	5,675,695
	(ix) Other expenses	73265456	10,105,000	10,304,850	10,740,211	13,750,883	14,383,423	15,045,061
	(x) Technical Service Fee	1233696	10,000,000	10,000,000	5,000,000	1,233,696	1,233,696	1,233,696
	<b>Total (i to x)</b>	<b>330,543,212</b>	<b>370,076,633</b>	<b>364,806,999</b>	<b>334,179,483</b>	<b>343,876,185</b>	<b>346,886,967</b>	<b>323,096,177</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>114717987</b>	<b>120,926,613</b>	<b>132,002,231</b>	<b>143,418,886</b>	<b>121,057,555</b>	<b>121,025,176</b>	<b>121,025,176</b>
IV	<b>Overheads</b>							
	(i) Management & Administration overheads	34380943	36,237,514	38,194,340	40,256,834	36,237,514	37,904,440	39,648,044
	(ii) General Overheads	3319548	3,310,479	3,310,479	3,310,479	3,310,479	3,310,479	3,310,479
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off							
	<b>Total (i to iii)</b>	<b>37,700,491</b>	<b>39,547,993</b>	<b>41,504,819</b>	<b>43,567,313</b>	<b>39,547,993</b>	<b>41,214,919</b>	<b>42,958,523</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>79,875,900</b>	<b>(63,189,139)</b>	<b>(18,124,248)</b>	<b>25,033,608</b>	<b>150,484,866</b>	<b>359,389,793</b>	<b>424,861,771</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>							
	(i) Profit on sale of assets							
	(ii) Discounted terminal value receivable as per the concession agreement (discounted at ...)	195,200	200,000	200,000	200,000	218,637	244,859	274,252
	(iii) Others with details							
	<b>Total</b>	<b>195,200</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>218,637</b>	<b>244,859</b>	<b>274,252</b>
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>							
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>195,200</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>218,637</b>	<b>244,859</b>	<b>274,252</b>
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>80,071,100</b>	<b>(62,989,139)</b>	<b>(17,924,248)</b>	<b>25,233,608</b>	<b>150,703,523</b>	<b>359,634,652</b>	<b>425,136,023</b>
X	<b>Capital Employed</b>	<b>2597936308</b>	<b>2,476,573,515</b>	<b>2,847,279,307</b>	<b>2,704,427,829</b>	<b>2,487,234,066</b>	<b>2,362,216,748</b>	<b>2,237,881,093</b>
XI	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	<b>15%</b>	<b>16%</b>	<b>16%</b>	<b>16%</b>	<b>16%</b>	<b>16%</b>	<b>16%</b>
XII	<b>Capacity Utilization</b>	<b>57.98%</b>	<b>66.42%</b>	<b>73.77%</b>	<b>77.46%</b>	<b>66.42%</b>	<b>73.77%</b>	<b>77.46%</b>
XIII	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>225,942,521</b>	<b>396,251,762</b>	<b>455,564,689</b>	<b>432,708,453</b>	<b>397,957,451</b>	<b>377,954,680</b>	<b>358,060,975</b>
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(145,871,421)</b>	<b>(489,240,901)</b>	<b>(473,488,938)</b>	<b>(407,474,844)</b>	<b>(247,253,927)</b>	<b>(18,320,027)</b>	<b>67,075,048</b>
XV	<b>Accumulated loss for the period 2007-08 to 2008-09</b>						<b>(393,125,348)</b>	
XVI	<b>Two instalments of past loss adjusted in this cycle</b>						<b>(131,041,783)</b>	<b>(131,041,783)</b>
XVII	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past loss (XIV) - (XVI)</b>						<b>(149,361,810)</b>	<b>(63,966,734)</b>
XVIII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII) in %</b>	<b>-26%</b>	<b>-98%</b>	<b>-91%</b>	<b>-75%</b>	<b>-38%</b>	<b>-17.20%</b>	<b>-7.01%</b>
XIX	<b>Average net deficit as a % of operating income</b>			<b>-88%</b>			<b>-12.11%</b>	



## ANNEX - II

**VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES****SECTION - 1****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). "VPT" means Visakhapatnam Port Trust (VPT).
- (2). "VSPL" means Vizag Seaport Private Limited, a Company incorporated in India, its successors and assignees.
- (3). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (4). "Foreign-going vessel" means any vessel other than coastal vessel.
- (5). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (6). "Hirer" shall mean all users of any of the appliances provided by VSPL.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (1). Status of a vessel as borne out by its certification issued by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (2).
  - (i). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (ii). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
  - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (iv). In case of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (3). Berth hire charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.

- (4) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the VSPL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (5) No refund shall be made if the amount refundable is less than Rs.100/-. This limit shall also be applied for supplementary claims for under charges.
- (6) For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (7) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (8) Interest on delayed payments / refunds
  - (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 15%.
  - (ii). Likewise, the VSPL shall pay penal interest @15% per annum on delayed refunds.
  - (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the VSPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
  - (iv). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (9) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (10) All goods landed within the limits of the VSPL shall be assessed on import application and the fees shall be paid before the goods are removed.
- (11) All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped.
- (12)
  - (i). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (ii). The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (iii). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (iv). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.
- (13) In case of damages to crafts, equipments, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the VSPL immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or

appliances or properties of the VSPL whichever is higher. The VSPL shall refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim to the hirer from whom the cost of damage of the equipment was recovered, along with interest as applicable.

- (14). Users will not be required to pay charges beyond a reasonable level attributable to the VSPL.

## SECTION - 2

### VESSEL RELATED CHARGES

#### 2.1 BERTH HIRE

##### 2.1.1 Schedule of Berth Hire for Vessels

DESCRIPTION	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
Berth EQ 8 & EQ 9	0.0020 subject to a minimum of US\$ 40	0.0527 subject to a minimum of Rs. 1054

#### General Notes relating to Berth hire

- (1). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (2). The period of berth hire shall be calculated from the time mooring in the berth is completed.
- (3). No berth hire charges shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability or break down of plant equipment or any other reasons including power failure attributable to VSPL.
- (4).
  - (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply. The berth hire shall stop 4 hrs after the time of vessel signalling its readiness to sail.
  - (ii). The time limit of 4 hrs prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
  - (iii). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather condition.
  - (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.  
"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for unberthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions".
- (5). Ousting Priority/Priority berth Hire:
  - (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100 % of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.

- (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75% of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (iii). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
- (iv). The fee for according priority/ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
  - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
  - (b). Defence vessels coming on goodwill visits.
  - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
  - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping
  - (e). Coastal vessels which will be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.

**Note:** The VSPL is governed by clause 3.9 (b) of the License Agreement which provides that the Licensee (VSPL) may with the prior written approval of the Licensor (VPT) offer preferential or priority berthing to any one or more shipping lines or vessel owners / operators to optimize the use of the berths and equipment.

#### 2.1.2. Penal Berth Hire Charges

Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.1.4 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

- (i). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for period mentioned below:
 

(a). Any vessel which requires "securing"	10 hrs
(b). Food Grains vessels requiring fumigation and Inerting	10 hrs
(c). In all other cases	7 hrs
- (ii). The berth occupancy for each vessel for the purpose of levy of penal berth hire charges shall be subject to the following conditions:
  - (a). For deciding the period of stay of a vessel, number of shifts lost due to labour stoppage of work and labour holiday shall be excluded.
  - (b). The shift in which the vessel is berthed shall not be deciding the vessels stay at berth since normally vessels are berthed in the middle of shift resulting in engagement of less number of hooks.
  - (c). In case of new cargoes, average performance of three consignments shall be fixed as "NORM" tentatively which will be reviewed after six months for further refinement.
  - (d). Any stoppage of work for reasons attributable to VSPL shall be excluded.

- (iii). (a). In case of supply of bunkers and or water through barges, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 8 hours.
- (b). In case of supply of water, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 12 hours from the time of placement of barge alongside the vessel.
- (c). Vessels taking water / bunker through sources other than barge will be permitted to stay for 8 hours from the time of completion of loading / unloading the cargo without attracting penal berth hire.

2.1.3. Penal berth hire charges shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Up to 6 hours	Per GRT	0.016	0.042
2.	Above 6 hrs. and upto 12 hours	- do -	0.032	0.84
3.	Above 12 hrs. but upto 18 hours.	- do -	0.064	1.67
4.	Above 18 hrs. per day or part there of	- do -	0.080	2.09

#### 2.1.4 Commodity wise per hook per shift output rates

For Exports			For Imports	
Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
1.	Containers (boxes)	20	Containers (boxes)	22
2.	Ferro Silicon	102	Ferro Silicon	262
3.	General Cargo	82	General cargo	86
4.	Iron & Steel	180	Iron & Steel	108
5.	Iron Ore & Pellets (manual loading)	598	Iron Ore (manual unloading)	560
6.	Maize	61	Maize (bulk)	234
7.	Sugar	94	Sugar in bags	82
8.	Wheat (bags)	91	Wheat (in bulk)	134
9.	Rice (bags)	81	Rice	62
10.	Rice (Bulk)	80	Rock Phosphate	281
11.	Aluminium Billets	98	Ammonium Nitrate	347
12.	Aluminium Ingots	110	Ammonium Sulphate	210
13.	C.P. Coke	346	Bauxite Bags	233
14.	Cement	102	Bentonite	254
15.	Charge Chrome	404	Bulgar wheat bags	62
16.	Chick Peas	219	Carbon Anodes	229
17.	Chrome Ore	188	Chrome Ore	206
18.	Coal tar (Bags)	192	Coal tar pitch	77

19.	Coffee (Bags)	67	Coking Coal (a) Discharged by vessels with self discharging gear	622
			(b) All types of coal discharged by non-self discharging vessels	360
20.	Dry Yeast	62	CSB in bags	74
21.	Feldspar	317	DAP Bulk	262
22.	Fenugreek	99	DBM in bags	242
23.	Ferro Chrome (Bulk)	341	DBM in Bulk	220
24.	Ferro Chrome Bags	226	Dolomite	405
25.	Ferro Manganese	99	Coal / Coke (parcel of below 20000)	234
26.	Granite Blocks	199	Coal / Coke (parcel of above 20000)	361
27.	Ilmenite Sand	333	Lime Stone	372
28.	Kenaf	40	Mono Ammonium Phosphate	210
29.	Manganese Ore	310	MOP	267
30.	Pet Coke (Bags)	83	Oil Pales	57
31.	Pig Iron	458	Paper bundle	212
32.	Quarzite	117	Petroleum Coke	401
33.	Silicon Manganese Ore (Bags)	200	Steam coal	578
34.	Silicon Manganese Ore (Bulk)	538	Wood pulp	236
35.	Soya extracts	172	Sulphur	278
36.	Thermal Coal	665	Timber logs	114
37.	Vegetables	53	Urea	283

**Notes:**

- (1). The total number of hooks worked shall be reckoned to compute the per hook per shift productivity.
- (2). The following two cases shall be deemed as non-performance / poor performance of the vessel:
  - (a). If a vessel works with less number of hooks for reasons such as lack of / insufficient cargo, improper stowage, failure of ship's gear and lack of clearance arrangements;
  - (b). If the actual hook output in the shifts following the shift in which the vessel is berthed does not conform to the norms prescribed for that commodity.

**2.2. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS:**

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Supply of fresh water to vessels at Shore.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3.241 subject to a minimum charge of \$ 16.205	Rs.84.65 subject to a minimum charge of Rs.423.25
2.	Supply of fresh water to vessels by Boat at Quay Walls, Jetties and Moorings.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 subject to a minimum charge of \$ 20.912	Rs.109.20 subject to a minimum charge of Rs.546.00

## SECTION - 3

## CARGO RELATED CHARGES

## 3.1. WHARFAGE:

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (in Rs.)	
			Other than coastal cargo	Coastal cargo
1.	All types of Coal (other than thermal coal), Coke and Coal tar pitch	Tonne	37.00	22.20
2.	Alumina (bulk)	Tonne	40.35	24.20
3.	Aluminium, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Tonne	24.70	14.85
4.	Asphalt/bitumen, Barytes and Feldspar, Cement clinker (including cement)	Tonne	21.30	12.80
5.	Manganese Ore	Tonne	21.30	12.80
6.	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips, Fly Ash and River sand	Tonne	14.60	8.75
7.	Calcined petroleum coke	Tonne	40.35	24.20
8.	Caustic Soda	Per K.L.	39.25	23.55
9.	Cereals, food grains, Pulses and Sugar	Tonne	24.70	14.80
10.	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon Silicon Manganese, High carbon Ferrochrome, and other ores.	Tonne	42.60	25.55
11.	Chemicals	Tonnes	61.65	37.00
12.	Edible Oils	K.L.	17.95	10.80
13.	Electrical goods (in %)	Ad valorem	0.30%	0.18%
14.	Fertilizers (including MOP)	Tonne	32.50	19.50
15.	Granite Blocks & Marbles	Tonne	49.30	29.60
16.	Gypsum	Tonnes	44.85	26.90
17.	Ilemenite sand	Tonne	14.60	8.75
18.	Iron Ore	Tonne	24.70	24.70
19.	Iron Ore Pellets	Tonne	25.80	25.80
20.	Limestone	Tonne	33.65	20.20
21.	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	Tonne	33.65	20.20
22.	Machinery	Ad valorem	0.16%	0.09%
23.	Molasses	K.L.	39.25	23.55
24.	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc.,	Tonne	13.45	8.10
25.	Pig iron	Tonne	42.60	25.55
26.	R.R. materials:	Tonne	37.00	22.20
27.	Steel Products (including scrap) – all varieties	Tonne	49.30	29.60
28.	Styrene Monomer	Tonne	61.65	37.00
29.	Thermal Coal	Tonne	21.30	21.30
30.	Timber Logs & Wood items	Cu. M	24.70	14.80
31.	Unenumerated goods having FOB/CIF value upto and inclusion of Rs.1000/- per tonne.	Tonne	10.00	6.00
32.	Unenumerated goods having value more than Rs.1000/- per tonne.	Tonne	40.00	24.00

**Notes:**

- (1). Before classifying any cargo as 'un-enumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.
- (2). Wharfage charges are leviable on goods entering the docks even if they are not shipped. However, for the excess cargo brought into docks for shipment but not shipped, no wharfage will be levied if the cargo is removed within 24 hours of shipment.
- (3). Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the individual articles.
- (4). Advalorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/invoice etc.

**3.2. WHARFAGE CHARGES FOR SPECIFIED CASES**

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 3.1.

- (i). On crafts carried on board the vessel.
- (ii). On goods abandoned.
- (iii). On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.

**3.3. WHARFAGE CHARGES ON GOODS FROM VESSELS IN DISTRESS**

Item No.	Description	Charges Payable
1.	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 3.1.
2.	Cargo that already paid export wharfage but has not been carried to destination.	No Wharfage
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the VSPL's premises.	No wharfage at the time of shipment.

**3.4. CHARGES ON TRANSHIPMENT CARGOES**

Item No.	Description	Charges Payable
1.	On cargo landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel.	150% of the applicable Wharfage

**Notes:**

- (1). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (2). The concessional tariff prescribed for coastal cargo does not apply to the operations of loading/unloading on arrival/departure from/to a foreign port. Concessional cargo related charges will be levied only for handling the consignment in related to its coastal voyage.



**3.5. DEMURRAGE CHARGES (IMPORTS/ EXPORTS/TRANSHIPMENT):**

The demurrage charges shall be levied on the cargoes after the expiry of free days as under.

Item No.	Description	(Rate in Rs.)
1.	For the first ten days after the expiry of free period.	Rs.12.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.
2.	Thereafter.	Rs.24.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.

**Notes:**

- (1). In case of goods for which wharfage charges are collected on 'advalorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.

- (2). All goods shall be allowed free storage as indicated below:

**(i). Exports**

- (a). 20 days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the actual date of the receipt of the goods in the VSPL premises.

**(ii). Imports**

- (a). Three days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the day following the day of completion of final discharge and in the case of salvaged goods, from the day following the day of salvage.

- (b). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts, the free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.

**(iii). Transhipment Cargo**

- 10 days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the last day of discharge of cargo from the VSPL premises.

**(3). Demurrage on goods detained:**

The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this rule viz.:

- (i). Any period during which goods are detained by the Health Officer before being destroyed.
- (ii). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters;
- (iii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import / Export Control formalities and the delay is certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer/Exporter,

14476I/2009-18

For such period of detention demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free
46 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

- (a). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (b). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

- (iv). Demurrage charge on cargo shall not accrue for the period when the VSPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to VSPL.
- (v). If operational area is leased on rental to user, demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

### 3.6. Storage charges: (open stacking space)

#### 3.6.1 Free period :

##### (a). Export:

1 day free period (excluding Customs holidays and VSPL's non working days) will be allowed from the date of receipt of goods in the VSPL premises.

##### (b). Import:

1 day free period (excluding Customs holidays and VSPL's non working days) will be allowed from the day following the completion of final discharge of cargo from the vessel.

#### 3.6.2. Storage charges leviable beyond the free period:

Description	Unit	Rate (in Rs.)
For the first fortnight after the expiry of free period	Per Tonne or part thereof per fortnight	Rs. 6/- PMT
Second fortnight and thereafter		Rs. 9/- PMT

#### Notes:

- (1). Storage beyond 30 up to 45 days shall attract penal storage charges @ Rs.3/- per ton per day in addition to the second fortnight storage charges. Beyond 45 days storage charges shall be Rs.24/- per ton per day.

**3.7. Stevedoring charges:**

Commodities	Rate in Rs. Per Ton	
	Other than coastal cargo	Coastal cargo
<b>Dry Bulk:</b>		
Fertilisers & FRM	44.85	26.90
Pet coke, Calcined Pet Coke and Met Coke	25.00	15.00
Iron ore	25.00	25.00
Coking Coal	23.00	13.80
Cement Clinker	40.00	24.00
Feldspar	20.00	12.00
Thermal Coal	25.80	25.80
Steam Coal	25.80	15.50
Illuminated Sand	22.45	13.50
Lime Stone	25.00	15.00
Gypsum	25.00	15.00
Food Grain	39.25	23.55
Slag	22.45	13.50
Scrap	33.65	20.20
Raw Sugar	24.65	14.80
Unenumerated goods / cargo	40.00	24.00
<b>Break-Bulk:</b>		
Steel	44.85	26.90
Pig Iron	28.05	16.85
Timber Logs	95.30	57.20
Granite	60.00	36.00
Others	39.25	23.55

**Note:**

- (1). The charges mentioned above are leviable for providing any or all of the activities like Picking, Lifting, Hoisting, Maneuvering, Positioning, Lowering, Unloading and Loading of Cargo bulk or break-bulk from/or into the Vessel's holds/Hatches/Combings/Wing Spaces/Between Decks and Decks till the Cargo is safely positioned either on the Wharf or on the Vessel, as the case may be.
- (2). Coal handled under Bulk material handling system will not attract separate stevedoring charges prescribed in the schedule 3.7.

**3.8. Charges for shore operations:**

(Rate in Rs. per tonne or part thereof)	
Other than Coastal cargo	Coastal cargo
40.00	24.00

**Note:** Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.

## SECTION-4

## CHARGES FOR DEPLOYMENT OF EQUIPMENT

## 4.1. 104 Tonne Harbour Mobile Crane:

Rate in Rs. per tonne or part thereof (in Rs.)	
Other than coastal cargo	Coastal cargo
Rs.72.75 per ton or part thereof subject to minimum of Rs.3,63,750/- per shift per crane	Rs.43.65 per ton or part thereof subject to minimum of Rs.2,18,250/- per shift per crane

## Notes:

- (1). Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.
- (2). This charge prescribed cover only the charges for working of the cranes. Slings and unslings and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.

## 4.2. Dust suppression system charges:

Item No.	Description	Unit	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
Pollution control charges for water sprinkling			
1.	For Dry Bulk	Per Tonne or part thereof	1.50
2.	For Break Bulk	Per Tonne or part thereof	0.50

## 4.3. Weighment Charges:

Item No.	Description	Unit	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
1.	80 Tonne Electronic Road Weigh bridge	Per Tonne	3.00
2.	120 Tonne Electronic In Motion Weigh bridge	Per Tonne	5.00

Note: The service is optional and will be provided at the request made by the user.

## 4.4. Material Handling System for handling bulk cargo:

Item No.	Description	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
1.	Discharge of cargo with 104 MT Harbour Mobile Cranes	72.75
2.	1200 TPH Mobile Hoppers – 2 Nos. with belt feeders and telescopic spout for truck loading.	13.00
3.	Conveyor and stackers – 2 Nos. for stacking @ 1600 TPH	57.00
4.	Reclaiming and wagon loading @ 1050 TPH	38.00
5.	Inmotion Electronic weighment	5.00
6.	Sampling system	2.00
7.	Other services – leveling, labeling and photographing	10.00
	<b>Total:</b>	<b>197.75</b>

Note: Integrated terminal services covering all the items of services specified in 4.4 above shall be provided at a composite rate of Rs.188.75.

## SECTION- 5

## CHARGES FOR OTHER SERVICES

<b>5.1. Visitor Entry Pass:</b>	<b>Yearly</b>	<b>Monthly</b>	<b>Daily</b>
(a) Per Application	Rs. 200	Rs. 50	Rs.20
(b) Per Replacement	Rs. 50	Rs. 50	Rs.20

**5.2. Vehicle Entry Pass** (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo):

Per Entry Rs. 75

**5.3. Photography:**

(i).	Film Shooting and Photography	Rs. 8500	per day
(ii).	Taking Photographs of Goods Imp/Exp	Rs. 425	per day
(iii).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 215	per day
(iv).	Videography (related to operational activities)	Rs. 2550	per day

-----